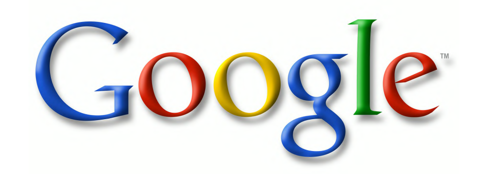
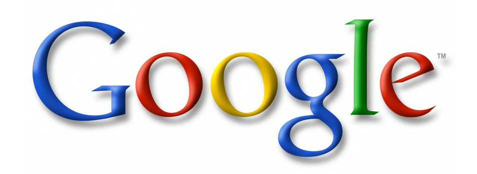





3 2044 103 218 111



Das Deutsche Frachtrecht

mit besonderer Berücksichtigung des

Eisenbahnfrachtrechts.

Ein Kommentar

zu Titel 5 Buch 4 des Deutschen Handelsgesetzbuchs und zu dem Deutschen, Oesterreich-Ungarischen und Vereins-Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

Bearbeitet

mit Benutzung der Akten der Königl. Preuß. Ministerien für Handel u. Gewerbe, der öffentl. Arbeiten und der Justiz, sowie der Protokolle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

von

Dr. jur. Georg Eger,

Regierungsrath und Justiziar der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn,
Dozent der Rechte an der Königl. Universität zu Breslau.

Dritter Band

(nebst vollständigem alphabetischen Sachregister zu allen drei Bänden).

8°

Berlin.

Carl Heymanns Verlag.

1883.

Rec. Aug. 15, 1901

Dem

Königlichen Eisenbahn-Direktions-Präsidenten

Ernst Fleck

in größter Hochachtung

gewidmet.

Vorwort.

Bei Bearbeitung des dritten Bandes ist, wie bei den vorangehenden, die Praxis der Gerichte, namentlich die Rechtsprechung des Deutschen Reichsgerichts (7 Bände, Leipzig 1880--1882) und des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes, sowie die Literatur des Frachtrechts bezw. Eisenbahnfrachtrechts bis zur neuesten Zeit sorgfältigst berücksichtigt worden. Insbesondere hat der III. Band des Thöl'schen Handelsrechts (Das Transportgewerbe. Frachtgeschäft überhaupt und Eisenbahnen. Leipzig. 1880) die der Bedeutung des Autors gebührende Beachtung gefunden, ebenso wie die im Anschluß an dieses Werk zwischen Goldschmidt (Zeitschrift für das gesammte Handelsrecht Bd. 26 S. 606 bis 613 und Bd. 28 S. 441 bis 456) und Thöl (Handelsrechtliche Erörterungen. Eisenbahnrecht und anderes Frachtrecht. Göttingen. 1882) in Betreff der Gültigkeit einer Anzahl Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebs-Reglements entstandene Kontroverse. Für die Fortentwickelung des Eisenbahnfrachtrechts ist es unzweifelhaft von hohem Werthe, daß diese von der Theorie bisher zurückgesetzte und vernachlässigte Rechtsmaterie hierdurch zum Gegenstande eingehender Erörterung und Prüfung Seitens der hervorragendsten Lehrer des Deutschen Handelsrechts geworden ist.

Auch für den dritten Band ist endlich das reiche Material der Akten der Königlich Preußischen Ministerien für Handel und Gewerbe, der öffentlichen Arbeiten und der Justiz mit hochgeneigter Erlaubniß der Herren Ressort-Chefs verwerthet

worden, ebenso der Inhalt der Protokolle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Das Werk ist mit dem vorliegenden dritten Bande nunmehr beendet. Um die Uebersicht über den sehr umfangreichen Stoff zu erleichtern, ist am Schlusse ein ausführliches, alphabetisch geordnetes Sachregister beigefügt.

Breslau, im April 1883.

Dr. Eger.

Inhaltsverzeichniß des III. Bandes

(umfassend die Artikel 413 bis 431 des Deutschen Handelsgesetzbuchs).

II. Abschnitt: Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 413.

Der Absender und der Frachtführer können übereinkommen, daß der letztere dem ersteren einen Ladeschein ausstellt.

Der Ladeschein ist eine Urkunde, durch welche der Frachtführer sich zur Aushändigung des Guts verpflichtet.

Zusatz 1.

Vgl. Art. 391 und Art. 644 des Deutschen Handelsgesetzbuchs.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. Art. 319. Motive des Preuß. Entw. S. 176. I. Lesg. Prot. S. 446—451, 845—850. Entw. I. Lesg. Art. 348. II. Lesg. Prot. S. 1240—1247, 1443, 1444. Entw. II. Lesg. Art. 385. Monitum Nr. 476, 477. Zusammenstellung S. 80. III. Lesg. Prot. S. 4699, 4766 bis 4769, 5104. Entw. III. Lesg. Art. 413. Vgl. noch die Materialien zu Art. 644: Preuß. Entw. Art. 483. Motive des Preuß. Entw. S. 263, 264. I. Lesg. Prot. S. 2193—2004. Entw. I. Lesg. Art. 522. II. Lesg. Prot. S. 4003—4005. Entw. II. Lesg. Art. 644.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des Handelsr. 1. Aufl. I., 1. §§ 31, 32 f. S. 194 f., I., 2 § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 ff. v. Rönne, Ergänz. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Uebersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 ff. Behrend, Lehrb. d. H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. 1880 S. 1 u. 2. Im Einzelnen: Anschütz und v. Völdernborff III. S. 459. Endemann S. 362—364, 780. Goldschmidt, Handb. I., 2 1. Aufl. § 69 S. 649 ff., § 70 S. 650 f., § 71 S. 666 f., 675 f., § 75 S. 733 f. 760—768. v. Hahn II. S. 496—498. Keyßner S. 472. C. F. Koch S. 418—421, 578. Kowalzig S. 442. Makower S. 395, 409. Puchelt II. S. 402, 403. Wengler S. 400. v. Rönne II. S. 513. v. Krämel S. 583—585. Epstein S. 54, 55. Wehrmann S. 221, 222. Ruckdeschel S. 66, 67. Hillig S. 51, 52. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 44, 422, Bd. 13 S. 454. Gad S. 299, 300. Gareis S. 349 f. Thöl, H.-R. III. S. 77—85. Scheffer und Groß S. 446, 447. Stubenrauch S. 521. Brix S. 413. Meier, Ueber den Ladeschein des Frachtführers und den rechtlichen Unterschied vom Konnossement, Centr.-Org. N. F. Bd. 9 S. 9—12. Kuhn in Busch's Arch. Bd. 6 S. 355 f. Wächter I. 289. Blodig S. 489. Lesse im Centr.-Org. Bd. III. Nr. 8. Meier Centr.-Org. N. F. Bd. 3 S. 317 f. und Bd. 4 S. 11 ff., Bd. 6 S. 158 f., Bd. 7 S. 303 f.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts: 26. Mai 1871 Bd. 2 S. 317 f. 30. Juni 1871 Bd. 3 S. 19. 20. Januar 1872 Bd. 1 S. 200. 14. Februar 1872 Bd. 5 S. 131 f. 22. Juni 1872 Bd. 6 S. 341. 10. Dezember 1872 Bd. 8 S. 192. 21. Januar 1873 Bd. 8 S. 410. 25. November 1873 Bd. 12 S. 127. 3. Februar 1874 Bd. 12 S. 369. 29. September 1874 Bd. 14 S. 296. 6. November 1874 Bd. 15 S. 141. 8. Dezember 1874 Bd. 15 S. 377. 9. Dezember 1874 Bd. 15 S. 218. 16. Februar 1875 Bd. 16 S. 136. 9. April 1875 Bd. 17 S. 70. 14. April 1875 Bd. 17 S. 96. 30. April 1875 Bd. 17 S. 233. 19. Juni 1875 Bd. 18 S. 128. 5. September 1876 Bd. 20 S. 409. 28. März 1879 Bd. 25 S. 93. 2. Mai 1879 Bd. 25 S. 180. 30. Mai 1879 Bd. 25 S. 192.

15. September 1879 Bd. 25 S. 342. Entscheidungen des Reichsgerichts: 16. Januar 1880 Bd. 1 S. 36. 15. Dezember 1880 Bd. 3 S. 101. 16. April 1881 Bd. 4 S. 87. 1. Oktober 1881 Bd. 5 S. 79. 7. Mai 1881. D. Jur.-Zeitg. Bd. 5 S. 610. Entscheidungen des Oesterr. Obersten Gerichtshofes: 26. Juli 1872. Epstein S. 212. Röll S. 207. 27. September 1876. Röll S. 464.

158) „Prinzip und Entstehung des Art. 413."

Die Art. 413 bis 419 des D. H.-G.-B.'s enthalten Bestimmungen über den Ladeschein, — ein im Binnenfrachtverkehr wenig gebräuchliches Transportpapier.

Diese Bestimmungen gelten auch für den Eisenbahntransport, nachdem ein in die älteren Eisenbahnbetriebsreglements aufgenommenes Verbot der Ausstellung von Ladescheinen in den neueren Reglements von 1874 in Fortfall gebracht worden ist. Aber auch im Eisenbahnverkehre sind demungeachtet Ladescheine nur zu sehr beschränkter Anwendung gelangt. (Vgl. das Nähere hierüber Bd. I. Anm. 20 S. 111—113.)

Der Ladeschein ist eine Nachbildung des Seekonnossements und wird daher vielfach auch direkt Binnenkonnossement genannt. Das Konnossement hat sich zuerst im Seeverkehre entwickelt und erst später in der Form des Ladescheins auch im Binnenverkehre Anwendung gefunden. Für den Frachtvertrag und, im Falle derselbe schriftlich beurkundet worden, für die ihn beurkundenden Formen der Charteparty, des Frachtbriefs ꝛc. hatte sich der Grundsatz herausgebildet, daß das freie Verfügungsrecht über das dem Schiffer oder Frachtführer zum Transport übergebene Gut und die Ausübung der Rechte aus dem Frachtvertrage dem Absender als dem vorerst alleinigen Mitkontrahenten während des Transports und auch noch nach der Ankunft am Bestimmungsorte so lange zusteht, bis das Gut bezw. der Frachtbrief dem Empfänger übergeben und hierdurch der Eintritt des letzteren in den Frachtvertrag bewirkt worden ist. Erst mit diesem Momente kann der Destinatär über das Gut verfügen, d. h. die Ansprüche gegen den Schiffer oder Frachtführer aus dem Vertrage selbst geltend machen bezw. im Wege der Cession oder des Mandats durch dritte ausüben lassen. (Vgl. Bd. II. Anm. 77 S. 62 f.) Das Verkehrsbedürfniß drängte aber, insbesondere bei langen Transportzeiten und deshalb zunächst im Seeverkehre, schon zeitig darauf hin, das Gut nicht während der ganzen Transportfrist dem Güterumlauf (d. h. der Weiterveräußerung, Verpfändung ꝛc.) zu entziehen und solchergestalt gewissermaßen für lange Zeit außer Verkehr zu setzen, sondern auch schon während des Transports für den Destinatär bezw. dessen Rechtsnachfolger verfügbar zu machen.

Um diesem Verkehrsbedürfnisse zu genügen, wurde auf Grund des Frachtvertrages vom Schiffer in der Regel dem Absender eine besondere Urkunde zugestellt, welche das Bekenntniß enthielt, die darin aufgeführten Güter zur Auslieferung an den bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte empfangen zu haben, also ein Bekenntniß des Empfanges und der übernommenen Auslieferungsverpflichtung. (Goldschmidt, Handbuch I., 2 § 70 S. 650 f., Endemann § 78 S. 362.) Durch diesen vom Absender dem Empfänger zugestellten Empfangs- und Verpflichtungsschein — Konnossement genannt — wurde für den Empfänger alsbald mit Beginn des Transports ein selbstständiges, von den Verfügungen des Absenders als solchen und dessen Verhältniß zum Frachtführer (Schiffer) unabhängiges Forderungsrecht gegen letzteren auf Auslieferung des Guts in Gemäßheit des Scheins begründet, mit welchem allmählig zur größeren Sicherheit auch noch gewisse ding-

liche Rechte an dem Gute verknüpft wurden. Und noch weiter wurde diese Sicherheit durch die Zulassung der An-Ordre-Stellung (und Indossirung) des Verpflichtungsscheins erhöht, welche jeden legitimirten Inhaber desselben von allen rechtlichen Beziehungen zwischen Schiffer, Absender und anderen Begebern unabhängig machte.

Goldschmidt a. a. O. I. S. 662—666, 685—687, Pöhls H.-R. III. 1 S. 461, 477 bis 479, Endemann § 78 S. 363, C. F. Koch S. 578 Anm. 144, Makower S. 395 Anm. 146 d. Voigt's N. Arch. I. S. 487, 497, II. S. 298, Entsch. des R.-O.-H.-G. vom 10. Januar 1872 Bd. 1 S. 200, vom 30. Juni 1871 Bd. 3 S. 19, vom 3. Februar 1874 Bd. 12 S. 369, vom 12. Dezember 1874 Bd. 15 S. 226 f., vom 9. April 1875 Bd. 17 S. 70 f., vom 30. Mai 1879 Bd. 25 S. 192, vom 15. September 1879 Bd. 25 S. 351 f., Entsch. des D. Reichsger. vom 16. Januar 1880 Bd. 1 S. 36, vom 11. Dezember 1880 Bd. 3 S. 87, 16. April 1881 Bd. 4 S. 87.

Indem solchergestalt der im Konnossement bezeichnete Empfänger und jeder weitere legitimirte Konnossementsinhaber gegen den Frachtführer (Schiffer) nicht nur ein streng einseitiges, lediglich auf dem schriftlich anerkannten Empfang des Guts basirtes Forderungsrecht auf Aushändigung, sondern auch gewisse dingliche Rechte daran erlangte, wurde der erstrebte Verkehrszweck, das Gut auch schon während des Transports für den Empfänger verfügbar zu machen, erreicht. Denn nach Ausstellung des Konnossements ist jede mit den Rechten der gegenwärtigen oder zukünftigen Konnossementsinhaber unverträgliche Verfügung des Absenders als solchen über das Gut ausgeschlossen. Der Frachtführer (Schiffer) hat das Gut von diesem Momente an nicht mehr für den Absender als solchen in Detention und Gewahrsam, sondern nur für den berechtigten Konnossementsinhaber, dem er aus der Unterzeichnung des Konnossements verpflichtet und dessen Interesse er wahrzunehmen verbunden ist. (Goldschmidt a. a. O. S. 681, Entsch. des Reichsger. Bd. 5 S. 79, 80.)

Für den Binnenverkehr war bei der in der Regel kürzeren Transportschriften das Bedürfniß eines schon während des Transports stattfindenden Güterumlaufs zwar in geringerem Maße vorhanden, als für den Seeverkehr. Indeß ist doch auch hier bei ausgedehnteren Verkehrsbeziehungen dieses Bedürfniß nicht ganz zurückgetreten und hat zu einer analogen Anwendung der für den Seetransport adoptirten Grundsätze auf den Binnentransport Anlaß gegeben. Eine Steigerung des Güterumlaufs während des Transports war mittelst der einfachen Frachtbriefe, welche bestimmungsgemäß in der Hand des Frachtführers verblieben und weder eine ausdrückliche Empfangsbescheinigung noch Auslieferungsverpflichtung desselben enthielten, undurchführbar. Wohl aber ließen sich für diesen Zweck gewisse beim Binnentransport neben dem Frachtbriefe oder statt desselben vorkommende konnossementsähnliche Transportpapiere verwenden, deren nächster Zweck zwar nicht sowohl auf Verfügung über das Gut, als vielmehr auf Sicherung oder Verschärfung der dem Absender gegen den Frachtführer zustehenden Rechte gerichtet war (Empfangsscheine, Recepisses, Frachtbriefduplikate 2c.), aus denen heraus sich aber allmählig das Binnenkonnossement, der Ladeschein, mit dem dem Seekonnossement gleichen Zweck entwickelte, dem darin bezeichneten Empfänger bezw. dem legitimirten Inhaber der Urkunde schon während des Transports die Verfügung über das Gut zu verschaffen und zu sichern. So entstand — wenn auch in wesentlich beschränkterer Anwendung, als das Seekonnossement — für den Binnentrans-

port der Ladeschein und hat in den meisten neueren Handelsgesetzbüchern Aufnahme und gesetzliche Regelung gefunden.

Goldschmidt a. a. O. § 75 S. 754 f., Endemann § 78 S. 364, Hillig S. 51, Makower S. 409 Anm. 35, 36, Anschütz III. S. 127, 459, Entsch. des Preuß. Ob.-Tr. vom 7. Mai 1865, Busch, Arch. Bd. 9 S. 270, vom 10. Oktober 1865, Amtl. Entsch. Bd. 55 S. 152, vom 19. September 1867, Striethorst Bd. 68 S. 174, Entsch. des R.-O.-H.-G. vom 21. Januar 1873 Bd. 8 S. 410, vom 14. April 1875 Bd. 17 S. 96, vom 15. September 1879 Bd. 25 S. 342, Entsch. des Reichsger. Bd. 5 S. 79 f.

Auch im D. H.-G.-B. hat neben dem Frachtbriefe (Art. 391, 392) und dem Seekonnossement (Art. 644—664) der Ladeschein als Binnenkonnossement (Art. 413 bis 419) seine gesetzliche Regelung gefunden.

Bei der Berathung derselben traten hauptsächlich drei Fragen in den Vordergrund, nämlich:

1. ob überhaupt für den Binnentransport ein Bedürfniß zur gesetzlichen Einführung und Regelung eines konnossementsartigen Papiers — des Ladescheins — anzuerkennen sei, und event. in welcher Form?
2. ob die Ausstellung eines Ladescheins, für den Frachtführer obligatorisch — wie beim Seekonnossement (Art. 644) —, oder nur fakultativ zu machen sei?
3. ob mit dem Ladescheine die dem Seekonnossement durch positive Gesetzesbestimmungen beigelegten Rechtswirkungen sowohl in obligatorischer, wie auch in dinglicher Beziehung zu verknüpfen seien?

I.

Was die erste dieser Fragen anlangt,

> ob überhaupt für den Binnentransport ein Bedürfniß zur gesetzlichen Einführung und Regelung eines konnossementsartigen Papiers — des Ladescheins — anzuerkennen sei und eventuell in welcher Form?

so ist bei der Berathung des H.-G.-B.'s ernstlich in Zweifel gezogen worden, ob ein solches Bedürfniß vorliege. (Vgl. Kuhn in Busch's Bd. 6 S. 356 f., Hillig S. 51.)

Der Preuß. Entwurf schlug für den Landtransport die Einführung und Regelung von Ladescheinen nicht vor, sondern in den Art. 319—324 die Zulassung von Frachtbriefduplikaten, welchen — vom Frachtführer unterschrieben und dem Absender übergeben sowie durch Indossament übertragbar — allerdings konnossementsähnliche Rechtswirkungen zustehen sollten. Nur beiläufig und im Anschlusse daran ist im Art. 325 des Preußischen Entwurfs bestimmt, daß für die bei Flußschiffern gebräuchlichen Ladescheine diese Vorschriften über Frachtbriefduplikate in gleicher Art gelten sollen.

In den Motiven (S. 176, 177) wird hierzu bemerkt: „Die Ausstellung eines vom Frachtführer unterzeichneten Duplikats des Frachtbriefes hat nicht blos den Zweck, dem Versender oder Spediteur einen schriftlichen Beweis über die erfolgte Absendung zu verschaffen, sondern es soll diesem dadurch hauptsächlich die Möglichkeit gewährt werden, entweder selbst, z. B. wenn der Frachtbrief an Ordre gestellt ist, durch Indossirung des Duplikats über das Gut noch zu disponiren oder den bezeichneten Empfänger durch Uebersendung des Duplikats in den Stand zu setzen, auf gleiche Weise noch vor Ankunft der Waare über dieselbe zu verfügen. Durch den Besitz eines solchen Duplikats erhält zugleich der Empfänger eine Sicher-

heit, daß der Frachtführer bei eigener Vertretung das Gut an keinen Anderen als ihn ausantworten darf; er wird daher auch eher geneigt sein, den Versender wegen seiner Forderungen sofort zu befriedigen oder ihm Vorschüsse zu gewähren, wenn er in den Besitz eines Frachtbriefduplikats gelangt ist. Deshalb hat der Versender oder Spediteur ein erhebliches Interesse, die Ausstellung eines solchen Duplikats zu verlangen ..... Die Ladescheine der Schiffer sind den Duplikaten der Frachtbriefe gleichzustellen, da sie nach dem jetzigen Gebrauche von den Schiffern nach Art eines Konnossements ausgefertigt werden."

In I. Lesung wurde für die Einführung hervorgehoben: Eine Bestimmung über derartige Papiere sei zwar an den meisten Orten nicht in Uebung, in den Gesetzgebungen nirgends enthalten und somit eine neue zu nennen, aber es fehle doch nicht gänzlich an einer Anerkennung derselben im Handelsverkehre. Ueber die Zweckmäßigkeit dieser neuen Bestimmung seien von verschiedenen Seiten die Ansichten des Kaufmannsstandes erforscht worden und allenthalben habe man die Idee, die über den Seetransport geltenden Rechtssätze auf die prinzipiell in gar nichts von ihnen verschiedenen Land- und Flußtransporte auszudehnen, eine glückliche genannt. Auch für die Sicherheit des Verkehrs sei die vorgeschlagene Bestimmung sehr ersprießlich. Jetzt bestehe in der Zwischenzeit von der Empfangnahme der Waare durch den Fuhrmann bis zu dem Augenblick, wo er die Waare abgebe, gewissermaßen ein Zustand der Rechtlosigkeit. Der Absender habe in der Regel kein Interesse, über die dem Fuhrmanne übergebene Waare zu verfügen und der Destinatär habe noch kein Recht gegen den Fuhrmann, so daß er, ohne die Rechte des Absenders cedirt zu erhalten, gegen den Fuhrmann nichts unternehmen könne, selbst wenn derselbe bereits am Bestimmungsorte angelangt, aber mit Ablieferung der Waare säumig sei.

Gegen die Einführung wurde geltend gemacht: Es lasse sich zwar nicht leugnen, daß prinzipiell zwischen dem Seetransporte einerseits und den Land- und Flußtransporten andererseits kein Unterschied bestehe, aber die Anwendung der Grundsätze der ersteren auf die letzteren sei eine erhebliche Neuerung. Fast nirgends sei etwas der Art als dem Bedürfniß entsprechend anerkannt worden. Etwas der Art sei nur bei einem lebhaft empfundenen Bedürfnisse zulässig, und ein solches bestehe für den Binnenhandel nicht. Bestimmungen der fraglichen Art würden leicht mißbraucht werden ..... — Schließlich entschied man sich jedoch vorbehaltlich der weiteren Beschlußnahme hinsichtlich der über die Form der fraglichen Transportpapiere zu erlassenden Vorschriften zunächst dahin, daß die für den Seetransport geltenden Grundsätze auch auf den Land- und Flußtransport auszudehnen seien. (Prot. S. 446—451.)

Die weitere Diskussion erstreckte sich alsdann darauf, welche Form diesen Papieren gegeben werden solle, damit ihnen die Eigenschaft negoziabler Papiere beigemessen werden könne. Man hielt es in dieser Beziehung für bedenklich, dieselben unter der Form von Duplikaten des Frachtbriefs zuzulassen; es bedürfe für die qu. Papiere einer besonderen Form, um sie von den gewöhnlichen Frachtbriefen 2c. zu unterscheiden und um die Frachtführer nicht zu verwirren und schließlich in Schaden zu bringen. Man könne nun zwar ein solches Unterscheidungszeichen nach dem Vorgange des Preußischen Entwurfs darin finden, daß die Duplikate der Frachtbriefe von den betreffenden Frachtführern unterschrieben würden, indessen sei ein solches Unterscheidungszeichen nicht prägnant genug, um Verwirrungen zu vermeiden, es scheine demgemäß passender, weiter zu gehen und zu bestimmen, daß der Fracht-

führer das, was die Wirkung der betreffenden Urkunde sein solle, ausdrücklich erkläre, daß er also deutlich sage, er wolle sich **verpflichten**, die empfangene Waare an den Inhaber des Papiers auszuliefern, daß er mit anderen Worten den Frachtbrief **in Form eines Verpflichtungsscheines** ausstelle. Dies wurde beschlossen und zugleich unter Bezugnahme auf Art. 230 des Entwurfs (jetzt Art. 302 H.-G.-B.) — wonach Konnossements der Seeschiffer und Ladescheine der Frachtführer durch Indossament übertragen werden können, wenn sie an Ordre lauten (Prot. S. 2208) — bestimmt, daß die An-Ordre-Stellung der Ladescheine nur fakultativ, nicht obligatorisch sei, d. h. der Ladeschein zwar an Ordre gestellt werden kann, aber nicht muß, sowie ferner, daß auch die von dem Landfrachtführer ausgestellten bezüglichen Urkunden den Namen „Ladeschein“ führen sollen, und endlich, daß es neben dem Ladescheine nicht auch noch der Ausstellung eines Frachtbriefes bedürfen solle. (Prot. S. 845 bis 849.)

In II. **Lesung** wiederholten sich die Angriffe gegen die in I. Lesung beschlossene Einführung von Ladescheinen im Binnenverkehre. Es wurde geltend gemacht: So ersprießlich und daher wünschenswerth auf den ersten Blick es scheine, die durch Gebrauch und Gesetz für Seeversendungen mittelst Konnossemente eingeführten Grundsätze auf Land- und Flußsendungen auszudehnen und das, was dort durch Konnossemente bewirkt werde, hier durch Ladescheine zu vermitteln, so erheblich seien doch die gegen diese Neuerung laut gewordenen Bedenken. Zunächst habe sich noch kein allgemeines Bedürfniß zu einer solchen Neuerung gezeigt, der Gesetzgeber dürfe aber nicht experimentiren, sondern habe nur das bestehende Recht zu registriren. Sodann würden die Posten, die Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsverwaltungen sich wahrscheinlich den vorgeschlagenen Normen nicht unterwerfen, vielmehr lieber eine solche Verbindungsweise ablehnen. Für die kleineren Frachtführer endlich, Fuhrleute und Flußschiffer seien die gedachten gesetzlichen Bestimmungen zu komplizirt und zu schwer zu handhaben, auch Mißbräuchen ausgesetzt. — Von der Majorität wurden jedoch diese Bedenken aus den schon in I. Lesung geltend gemachten Gründen nicht für durchschlagend erachtet und die auf Streichung (Hamburg Prot. S. 1242 f.) bezw. gänzliche Umgestaltung der angenommenen Bestimmungen gerichteten Anträge abgelehnt. Wohl aber wurden mehrere Modifikationen derselben beschlossen, durch welche man den gerügten Mißständen thunlichst zu begegnen hoffte. (Prot. S. 1240—1247, 1443, 1444.)

In III. **Lesung** wurde nochmals von Hannover (Monit. Nr. 476, Zusammenstellung S. 80, Prot. S. 4766) der Antrag auf Streichung der auf den Ladeschein bezüglichen Bestimmungen gestellt. Zur Motivirung wurde zunächst auf die zu den Beschlüssen II. Lesung verfaßte Denkschrift einer Kommission des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 12. Dezember 1859 Bezug genommen, in welcher S. 24—26 die Einführung von Ladescheinen im Eisenbahnverkehre als undurchführbar, mit der Expeditionsweise der Eisenbahnen nicht vereinbar und zweckwidrig bezeichnet wird. Sodann wurde weiter noch bemerkt: die Einführung des Ladescheins als einer negoziablen Urkunde, mittelst welcher dem Empfänger die Disposition über die noch auf dem Transporte befindliche Ladung erleichtert werden solle, sei nicht blos überflüssig, sondern sogar höchst gefährlich und zwar deshalb, weil der Entwurf nur sehr ungenügende Bestimmungen hierüber enthalte und mehr in die Einzelheiten eingehen und das Institut des Ladescheins weit spezieller regeln müßte, wenn nicht die größten Zweifel und die verwickeltsten Streitfragen in der

Praxis sich ergeben sollten, insbesondere beim Gebrauche gewisser Klauseln, durch welche der Frachtführer die ihm ohne dieselben obliegende gesetzliche Haftung mildern würde. — Hiergegen wurde geltend gemacht: Ueberflüssig sei die Einführung des Ladescheins nicht, weil es sich gerade darum handle, ein negoziables Papier zu schaffen, durch welches dem Empfänger die Möglichkeit gewährt werde, mit Leichtigkeit über die Ladung schon zu der Zeit zu verfügen, da sie sich noch auf dem Transport befinde, und wenn man erwäge, daß sich die betreffenden Ladungen oft ziemlich lange Zeit auf dem Transporte befänden, und inzwischen der Empfänger vielleicht die beste Gelegenheit zum weiteren Umsatze der Waare habe, während dieselbe bis zu deren Ankunft am Bestimmungsorte längst vorübergegangen sein könne. Der Ladeschein sei auch keineswegs ein neues Institut, sondern existire wenigstens bei Transporten auf Binnenwässern in großer Ausdehnung schon seit langer Zeit. Eben deshalb könne er im Handelsgesetzbuch auch keineswegs übergangen werden, dies müsse sich vielmehr wenigstens in Hauptgrundzügen darüber aussprechen, ob es denselben anerkenne und wie es ihn aufgefaßt wissen wolle, daß der Entwurf den Ladeschein nur in verhältnißmäßig wenigen Sätzen bespreche und z. B. sich über Klauseln des Frachtführers nicht verbreite, könne nicht als Grund für die Beseitigung der qu. Bestimmungen gelten; denn einmal ergebe sich die Bedeutung der Klauseln meist aus ihrem Wortverstande von selbst, event. genüge es, wenn der Frachtführer einen verdeutlichenden Zusatz mache, dann lasse sich erwarten, daß die Lücken des Gesetzes durch analoge Anwendungen der Bestimmungen des Seerechts über das Konnossement des Seeschiffers thunlichst ausgefüllt würden. — Der Antrag auf Streichung wurde hierauf abgelehnt. (Prot. S. 4766—4768.)

II.

Die zweite Frage:

ob die Ausstellung von Ladescheinen für den Frachtführer obligatorisch — wie beim Seekonnossement — oder nur fakultativ zu machen sei?

war im Preußischen Entwurfe (Art. 319) ohne nähere Motivirung und den analogen Vorschriften des Seerechts entsprechend im Sinne der ersteren Alternative d. h. dahin entschieden, daß auf Verlangen des Versenders oder Spediteurs der Frachtführer zur Ausstellung verpflichtet sein sollte. (Mot. S. 176.)

In I. Lesung wurde jedoch von einer Seite Anstand daran genommen, daß der Frachtführer auf Verlangen desjenigen, der die Waare absende, gezwungen werden solle, eine solche negoziable Urkunde auszustellen. Man machte geltend, im kleineren Frachtverkehre, wo viele Frachtführer ihren Namen nicht schreiben könnten, werde eine solche Vorschrift nicht durchführbar sein, auch sei das Institut dieser Papiere neu, man solle also die Frachtführer nicht zwingen, die aus der Ausstellung solcher Urkunden entspringenden Verpflichtungen zu übernehmen. Mehrere Mitglieder sprachen sich jedoch auch in dieser Beziehung für den Entwurf aus, indem sie anführten, die Sicherheit des Verkehrs und die Schnelligkeit des Waarenumsatzes werde durch eine solche Vorschrift gefördert, und der Frachtführer, der, wenn er nicht schreiben könne, mit Kreuzen 2c. unterzeichnen 2c. möge, werde durch dieselbe nicht belästigt, denn er überkomme im Grunde keine andere Verpflichtung als die, welche er schon auf Grund des Frachtbriefs habe, daß er nämlich die empfangene Waare an einen ihm zu bestimmenden Empfänger abliefern solle. Aus diesen Gründen

wurde die Verpflichtung des Frachtführers zur Ausstellung von Ladescheinen beibehalten. (Prot. S. 845, 848, 849 Art. 348 Entw. I. Lesung.)

In II. Lesung wurden in Rücksicht auf die vielfach gegen das Institut der Ladescheine geäußerten Bedenken die Mittel und Wege erwogen, durch welche das Institut der Ladescheine zwar erhalten, aber vorerst und bis es sich praktisch bewährt haben würde, in einer Weise beschränkt werden könnte, daß es die befürchteten Nachtheile nicht im Gefolge hätte. Hierbei wurde von Bremen unter anderem in Vorschlag gebracht, daß es der freien Vereinbarung der Betheiligten überlassen bleiben müsse, ob sie sich der Ladescheine bedienen wollen. (Prot. S. 1241.) Dieser Vorschlag fand Anklang. Bei Diskussion der Frage, ob der Frachtführer zur Ausstellung eines Ladescheins verpflichtet oder nur auf Verlangen des Absenders dazu berechtigt sein solle, sprach sich die Majorität nunmehr für die zweite Alternative aus und änderte (Prot. S. 1246) die Fassung des Art. 348 des Entwurfs I. Lesung:

> „Auf Verlangen des Absenders ist der Frachtführer verpflichtet, demselben einen Ladeschein . . . einzuhändigen"

in den entsprechenden Art. 385 des Entwurfs II. Lesung um:

> „Der Absender und der Frachtführer können übereinkommen, daß der letztere dem ersteren einen Ladeschein ausstellt."

Indeß wurde noch in derselben Lesung bei einer späteren Berathung diese damit dem Frachtführer gewährte Freiheit nur auf die kleineren Frachtführer und die Post eingeschränkt, dagegen für die übrigen der Zwang zur Ausstellung von Ladescheinen wieder eingeführt. Es wurde nämlich zu vorstehender Fassung des Art. 385 noch folgender Zusatz beantragt:

> „Wenn der Frachtführer nicht zu den gewöhnlichen Fuhrleuten, den gewöhnlichen Schiffern oder den Postanstalten gehört, so ist er vermöge Schließung des Frachtvertrages verpflichtet, auf Verlangen des Absenders einen Ladeschein auszustellen,"

und, nachdem zur Begründung dieses Antrages darauf hingewiesen worden war, daß nur durch einen derartigen Zusatz das Institut lebensfähig gemacht und zugleich das Bedenken gegen die obligatorische Anwendung auf die kleineren Frachtführer beseitigt würde, als Absatz 2 des Artikels angenommen. (Prot. S. 1443, 1444.)

Zur III. Lesung setzte der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in der bereits oben S. 6 erwähnten Denkschrift (S. 24—26) eingehend die erheblichen Nachtheile auseinander, welche sowohl den Eisenbahnen, wie dem Publikum daraus entstehen würden, wenn man für erstere die Ausstellung von Ladescheinen obligatorisch machen würde. Dies sowie der gleichzeitig von mehreren Regierungen gestellte Antrag auf Streichung des in II. Lesung angenommenen Abs. 2 des Artikels (Monitum Nr. 477, Zusammenstellung S. 80 und Prot. S. 4699) gab Anlaß, denselben einer nochmaligen Berathung zu unterziehen und seine Streichung zu beschließen, sodaß nunmehr wieder Frachtführern aller Art ausnahmslos die Ausstellung von Ladescheinen freigestellt wurde. (Prot. S. 4768, 4769.)

III

Die dritte Frage:

> ob mit dem Ladescheine die dem Seekonnossement durch positive Gesetzesbestimmungen beigelegten Rechtswirkungen sowohl in obligatorischer, wie auch in dinglicher Beziehung zu verknüpfen seien?

hat in den für den Ladeschein im H.-G.-B. aufgestellten Rechtssätzen (Art. 413 bis 419) eine vollständige Beantwortung zwar insofern nicht gefunden, als über die dingliche Wirkung des Ladescheins im Gesetze eine Bestimmung überhaupt nicht getroffen ist. Indeß kann die Bejahung dieser Frage nach der gesetzgeberischen Intention nicht wohl zweifelhaft sein.

Zunächst spricht schon im Allgemeinen dafür, daß, wie in den Berathungen über die Einführung des Ladescheins wiederholt betont worden ist, derselbe als Binnenkonnossement für den Binnentransport gänzlich diejenige Stelle einnehmen solle, welche das Seekonnossement für den Seetransport hat und daß daher die Rechtssätze für den Ladeschein, wenn auch in zum Theil abgekürzter Form, nach der Analogie der für das Seekonnossement angenommenen Rechtssätze gebildet worden sind. Schon in den Motiven zum Preußischen Entwurfe (Art. 230 S. 116) wird hervorgehoben, daß die Ladescheine beim Binnenhandel völlig die Stelle der Konnossemente vertreten, und an zahlreichen Stellen in den Berathungen darauf hingewiesen, daß es sich lediglich um die Einführung eines dem Seekonnossement nachgebildeten Instituts für den Binnentransport handle, daß der Zweck des ganzen Instituts dahin gehe, das Prinzip des seerechtlichen Konnossements durch gesetzliche Anerkennung und Regelung des Ladescheins auch auf den Frachtverkehr zu Lande, auf Flüssen und Binnengewässern zu übertragen (Prot. S. 4769) und daß daher, wenn das Gesetz nur in verhältnißmäßig wenigen Sätzen den Ladeschein bespreche, sich erwarten lasse, daß die Lücken des Gesetzes durch analoge Anwendung der Bestimmungen des Seerechts über das Konnossement des Seeschiffers thunlichst ausgefüllt würden. (Prot. S. 4768.) Vgl. oben Bd. I. Anm. 4 S. 31. Das R.-O.-H.-G. hat die Frage, ob die Anwendung der vom Konnossemente des Seeschiffers geltenden Grundsätze auf die Ladescheine des Binnenverkehrs zulässig ist, unentschieden gelassen (Entsch. Bd. 8 S. 414) und auf die kontroverse Literatur verwiesen: für die Anwendung: Goldschmidt, Handb. S. 666, 686, 760 f., Anschütz III. S. 127, 459, Puchelt II. S. 403 Nr. 4, Hillig S. 52, Gad S. 300, Bluntschli-Dahn, D. Privatr. § 159, Seuffert's Arch. XV. Nr. 49, Centr.-Org. N. F. Bd. 1 S. 517, Bd. 3 S. 368, Hamb. Hand.-Ger.-Zeitg. 1868 Nr. 238, 1869 Nr. 209, 1870 Nr. 261; dagegen: v. Hahn II. S. 501, 502, C. F. Koch und Makower, Komm. zu Art. 415, Striethorst, Arch. Bd. 68 S. 174 f., Busch, Arch. Bd. 9 S. 270 ff. Vgl. auch Thöl, H.-R. III. S. 85 Anm. 10. Das Reichsgericht spricht sich für die analoge Anwendung der Konnossementsgrundsätze in dinglicher Beziehung aus, nicht aber so unbeschränkt in obligatorischer Beziehung (Entsch. Bd. 5 S. 79 f.).

Was speziell **die obligatorische Seite** anlangt, so läßt die fast wörtliche Nachbildung und Uebereinstimmung der wichtigsten in dieser Hinsicht für das Seekonnossement und den Ladeschein aufgestellten Rechtssätze klar erkennen, daß nach der ratio legis mit dem Ladescheine die nämlichen obligatorischen Rechtswirkungen verbunden sein sollen, wie mit dem Seekonnossement.

Dies gilt 1. erstens für das Rechtsverhältniß zwischen dem Frachtführer (bezw. Verfrachter) und dem Empfänger. Art. 415 ist dem Art. 653 nachgebildet.

Für das Seekonnossement wurde dem oben S. 2 bereits entwickelten Verkehrszwecke entsprechend bereits nach den Preußischen Motiven der Grundsatz an die Spitze gestellt, daß durch dasselbe der Schiffer eine selbstständige, von dem

Frachtvertrage, auf Grund dessen die Ausstellung des Konnossements erfolgt, an sich ganz unabhängige Verpflichtung eingehe (Motive S. 266) und der bezeichnete Empfänger als solcher nicht Bevollmächtigter oder Cessionar des Absenders aus dem Frachtvertrage, sondern selbstständiger Gläubiger aus dem Konnossement werde. Demgemäß bestimmt Art. 653, daß das Konnossement entscheidend ist für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger der Güter derart, daß die in das Konnossement nicht aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung haben, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist; während die Bestimmungen des Frachtvertrages an sich für die Rechtsverhältnisse zwischen Verfrachter und Befrachter maßgebend bleiben.

Vgl. Preuß. Entw. Art. 486, 496, Motive S. 266, 267, 272, Prot. I. Lesg. des Seerechts S. 2208—2210, 2213, 2217, 2218, 2226—228, 2255, 2256, Entw. I. Lesg. Art. 525, 544 Al. 1, Prot. II. Lesg. S. 4771 f., 4007, 4008 Art. 653.

Die nämlichen Grundsätze wurden auch für den Ladeschein, nachdem dessen Einführung und gesetzliche Regelung beschlossen worden, in I. Lesung angenommen und mit unwesentlichen Modifikationen in II. und III. Lesung beibehalten.

Vgl. Prot. I. Lesg. S. 850, Entw. II. Lesg. Art. 350, Prot. II. Lesg. S. 1242, 1247, Entw. II. Lesg. Art. 387, Prot. III. Lesg. S. 4771—4774 Art. 415 (s. unten Anm. 172—174).

2. Zweitens für das Verfügungsrecht des Absenders bezw. Abladers über das Gut. Art. 416 entspricht dem Art. 661 Alin. 1 u. 3 H.-G.-B.

Gemäß der Rechtsnatur des Seekonnossements, welches eine streng einseitige, von der Verfügung des Absenders unabhängige Verpflichtung des Frachtführers (Schiffers) gegenüber dem Empfänger bezw. dem legitimirten Konnossementsinhaber involvirt, ist für das Seerecht im Art. 661 der Grundsatz adoptirt, daß, nachdem der Schiffer ein an Ordre lautendes Konnossement ausgestellt hat, er den Anweisungen des Abladers wegen Zurückgabe oder Auslieferung der Güter nur dann Folge leisten darf, wenn ihm die sämmtlichen Exemplare des Konnossements zurückgegeben werden, und daß, wenn er diesen Bestimmungen entgegenhandelt, er dem rechtmäßigen Inhaber des Konnossements verpflichtet bleibt.

Vgl. Preuß. Entw. Art. 488, Mot. S. 267, 268, Prot. I. Lesg. S. 2228—2230, 2457 bis 2459, Entw. I. Lesg. Art. 526, Prot. II. Lesg. S. 4007, 4014, Entw. II. Lesg. Art. 661.

Ganz dasselbe Prinzip und auf demselben Grunde beruhend ist in Art. 416 für den Ladeschein ausgesprochen, indem darnach auch der Frachtführer, wenn er einen Ladeschein ausgestellt hat, späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts an einen anderen als den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger nur dann Folge leisten darf, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird, und, wenn er dieser Bestimmung entgegenhandelt, dem rechtmäßigen Inhaber des Ladescheins für das Gut verpflichtet ist.

Vgl. Preuß. Entw. Art. 320, Mot. 176, 177, Prot. I. Lesg. S. 850 f., 853, Entw. I. Lesg. Art. 352, Prot. II. Lesg. S. 1248, Entw. II. Lesg. Art. 389, Monit. Nr. 480, Prot. III. Lesg. S. 4775, 5105, Entw. III. Lesg. Art. 416 (s. unten Anm. 175—177).

3. Drittens für die Empfangsberechtigung. In dieser Hinsicht ist Art. 417 wörtlich dem Art. 647 Alin. 2 H.-G.-B. entnommen.

Der Grundsatz des Seerechts, daß zur Empfangnahme der Güter derjenige legitimirt ist, an welchen die Güter nach dem Konnossement abgeliefert werden

sollen, oder auf welchen das Konnossement, wenn es an Ordre lautet, durch Indossament übertragen ist,

Vgl. Preuß. Entw. Art. 490, Mot. S. 268, 269, Prot. I. Lesg. S. 2232, 2237—2239, Entw. I. Lesg. Art. 530, Prot. II. Lesg. S. 4007, Entw. II. Lesg. Art. 647 Alin. 2.

ist unverändert auf den Ladeschein übertragen worden.

Vgl. Preuß. Entw. Art. 323, Mot. S. 177, Prot. I. Lesg. S. 853, Entw. I. Lesg. Art. 354, Prot. II. Lesg. S. 1249, Entw. II. Lesg. Art. 390, Monit. Nr. 481, Prot. III. Lesg. S. 4775, 5105, Entw. III. Lesg. Art. 417 (s. unten Anm. 178—180).

4. Viertens für die Ablieferungsverpflichtung. Betreffs dieser stimmt Art. 418 im Wesentlichen mit Art. 652 (vgl. auch Art. 647 Alin. 1 und — für den Fall der Kollision — Art. 648) überein.

Für das Seerecht ist in Art. 652 der Grundsatz angenommen worden, daß der Schiffer zur Ablieferung der Güter nur gegen Rückgabe eines Exemplars des Konnossements, auf welchem die Ablieferung der Güter zu bescheinigen, verpflichtet ist.

Vgl. Preuß. Entw. Art. 489 Alin. 1 und Art. 491, Mot. S. 268—270, Prot. I. Lesg. S. 2232—2239, Entw. I. Lesg. Art. 531, Prot. II. Lesg. S. 4007, Entw. II. Lesg. Art. 652.

Der gleiche Grundsatz hat bezüglich des Ladescheins in Art. 418 Ausdruck gefunden, jedoch in Rücksicht darauf, daß die Ausstellung mehrerer Exemplare beim Ladeschein nicht üblich, mit der hierdurch begründeten Modifikation, daß der Frachtführer zur Ablieferung des Guts nur gegen Rückgabe des Ladescheins, auf welchem die Ablieferung des Guts zu bescheinigen, verpflichtet sein soll.

Vgl. Preuß. Entw. Art. 324, Mot. S. 177, Prot. I. Lesg. S. 853—855, Entw. I. Lesg. Art. 355, Prot. II. Lesg. S. 1249, Entw. II. Lesg. Art. 391, Prot. III. Lesg. S. 4775, 5105, Entw. III. Lesg. Art. 418 (s. unten Anm. 181—183).

Ebenso, wie nach der obligatorischen Seite gelten aber auch **nach der dinglichen Seite** für den Ladeschein die positiven Normen des Seekonnossements. Zwar ist eine die dingliche Wirkung des Ladescheins fixirende, dem Art. 649 des Seerechts entsprechende Bestimmung in das Gesetz nicht aufgenommen worden. (Vgl. Prot S. 4774, 4775.) Demungeachtet ist in Rücksicht auf die gleiche Rechtsnatur beider Transportpapiere, sowie auf den Gang der Berathungen die Annahme begründet, daß durch die Nichtaufnahme einer bezüglichen Bestimmung ein Unterschied nach der dinglichen Seite hin nicht hat geschaffen werden sollen.

Dafür spricht zunächst der Verlauf der legislatorischen Berathungen.

Im Preußischen Entwurf war unter den allgemeinen Bestimmungen über Handelsgeschäfte Art. 230 Alin. 2 als gemeinschaftlicher Grundsatz für die dingliche Wirkung des Seekonnossements und des Ladescheins die Bestimmung enthalten:

> „Die Uebergabe des indossirten Konnossements oder Duplikats des Frachtbriefs oder Ladescheins an den Indossatar steht der Uebergabe der Waare gleich,"

und in den Motiven (S. 116, 117) als „gesetzliche Anerkennung einer hergebrachten kaufmännischen Auffassung und Entwicklung aus den Normen der symbolischen Besitzübertragung bezeichnet.

In der I. Lesung der ersten 4 Bücher des Handelsgesetzbuches (Nürnberg) wurden zwar gegen diese Bestimmung mehrfach Bedenken erhoben, schließlich aber der Satz, daß jede Uebergabe des Konnossements bezw. Ladescheins an den Berechtigten gleich der Uebergabe der Waare sein solle, unverändert angenommen, nur

vorbehaltlich der weiteren Erwägung, an welcher Stelle des Gesetzes diesem Satze sein Platz anzuweisen sei. (Prot. S. 443—446 und S. 446—451.) Diesem Beschlusse gemäß wurde bei der Redaktion des Entwurfs I. Lesung der qu. Satz aus den allgemeinen Bestimmungen über Handelsgeschäfte entfernt und für Ladescheine in den Titel vom Frachtgeschäft (Art. 351) in der Fassung:

„Die Uebergabe des Ladescheins steht der Uebergabe der Ladung gleich"

aufgenommen. In der II. Lesung (Nürnberg) wurde dieser Satz entgegen einem auf Streichung gerichteten Antrage (Prot. S. 1247) in der Fassung:

„Die Uebergabe des Ladescheins steht der Uebergabe des Guts gleich"

fast unverändert beibehalten (Entw. II. Lesung Art. 388).

Bei der hierauf folgenden I. Lesung des Seerechts (Hamburg) wurde jedoch eine dem Art. 388 analoge Bestimmung für das Seekonnossement nicht nur nicht adoptirt, sondern im Gegentheil nachträglich auch die Streichung des in Betreff des Ladescheins angenommenen Art. 388 beschlossen. In den Motiven des betreffenden Streichungsantrages wird ausgeführt, daß es nicht richtig sei, zu sagen: die Uebergabe des Konnossements (bezw. Ladescheins) stehe der Uebergabe der Waare gleich, oder: der Empfang des Konnossements sei gleich dem Besitzerwerb der Waare. Durch diese Formeln werde nicht das juristische Verhältniß, sondern nur der regelmäßige thatsächliche Erfolg des Konnossements ausgedrückt. Das rechtliche Element liege vielmehr lediglich in der formellen Natur der Verpflichtung, welche der Schiffer dem künftigen Konnossementsinhaber gegenüber auf Auslieferung der Waare übernehme. Die Hauptwirkung dieser formellen Verpflichtung sei die, daß der Konnossementsinhaber keine Einreden aus der Person des Abladers oder Indossanten und keine Kontreordre zu fürchten habe. Hierdurch erhalte der obligatorische Nexus eine solche Zuverlässigkeit, daß sich der Berechtigte schon vor Empfang der Waare getrost so geriren könne, als habe er sie wirklich empfangen. Dies sei es, was man populär mit den Worten ausdrücke: der Empfang des Konnossements sei gleich dem Empfang der Waare; diesen populären Ausdruck aber für eine juristische Charakteristik des Konnossements zu nehmen, sei ein Irrthum. (Prot. S. 2217, 2218.)

Bei der Berathung über diesen Antrag wurde für denselben noch angeführt: Der Satz, daß die Uebergabe des Konnossements der Uebergabe der Waare gleich stehe, habe erhebliche theoretische Bedenken gegen sich. Eine Besitzübertragung an der Waare auf den jeweiligen Inhaber des Konnossements lasse sich nicht denken, ohne daß der Schiffer die Intention habe, für ihn zu besitzen, was nicht möglich sei, weil er den Konnossementsinhaber in der Regel gar nicht kenne ꝛc. Der Satz führe ferner zu unlösbaren praktischen Schwierigkeiten, wenn mehrere Exemplare des Konnossements an verschiedene Inhaber indossirt würden u. s. w. Es sei zwar als Bedürfniß anzuerkennen, daß der Konnossementsinhaber nicht nur nicht dem vindizirenden Eigenthümer des Guts zu weichen brauche, sondern von diesem sogar mit einer selbstständigen Klage die Auslieferung verlangen dürfe, aber zur Statuirung einer solchen Befugniß bedürfe es nicht eines so weitgehenden Satzes, wie Art. 388, es genüge der Satz, daß dem gutgläubigen Konnossementsinhaber gegenüber das Eigenthumsrecht nicht geltend gemacht werden dürfe. (Prot. S. 2219—2222.)

Gegen den Antrag wurde zwar darauf hingewiesen, daß Art. 388 früher mit großer Majorität angenommen worden. Die theoretischen Bedenken fänden dadurch ihre Erledigung, daß nicht ausgesprochen werden solle, die Uebergabe des Konnosse-

ments gewähre den Besitz der Waare, sondern nur, daß sie rechtlich die Stelle der Uebergabe der Waare vertrete. Ob diese den Besitzerwerb nach sich ziehe, hänge dann von den konkreten Verhältnissen ab. Es handle sich auch nicht darum, das Rechtsverhältniß streng nach römischem Recht zu konstruiren, sondern eine dem Verkehrsbedürfnisse unentbehrliche Vorschrift zu erlassen. In der Handelswelt habe sich seit geraumer Zeit die Ansicht befestigt, daß die Auslieferung des Konnossements die volle Herrschaft über die Waare selbst gewähre. Dieser Ansicht gemäß habe sich der Verkehr entwickelt und sie sei zur Sicherheit gesetzlich anzuerkennen. (Prot. S. 2222—2226.)

Demungeachtet wurde die Streichung des Art. 388 beschlossen. (Prot. S. 2226.)

Bei der II. Lesung des Seerechts (Hamburg) wurden jedoch mehrere Anträge eingebracht, mit dem Konnossementserwerb dingliche Wirkungen von größerem oder geringerem Umfange zu verbinden. (Prot. S. 4015, 4021.)

Für diese Anträge wurde geltend gemacht: Eine Bestimmung über die Wirkung der Konnossementsübertragung in Bezug auf den Erwerb von Rechten an den Gütern sei schon wiederholt für erforderlich erklärt worden. Von den verschiedenen dafür sprechenden Gründen sei insbesondere hervorzuheben, daß es ohne eine solche schlechterdings an jeder Entscheidungsnorm für den Richter bei Kollision mehrerer Konnossementsinhaber fehle und demselben nothwendig eine gesetzliche Bestimmung dafür gegeben werden müsse. Ferner sei im Verkehre die Ansicht, daß bei regelmäßigem Verlaufe der Geschäfte derjenige, welcher das Konnossement habe, eben so sicher sei, als wenn ihm die Güter selbst übergeben worden wären, so allgemein vorherrschend, daß das Gesetz nicht umhin könne, davon Notiz zu nehmen und anderenfalls eine sehr fühlbare und nicht zu rechtfertigende Lücke enthalten würde. Könne man auch keine völlige Rechtsgemeinschaft in Betreff des Verkehrs mit den Konnossementen erzielen, so erscheine es doch schon als ein bedeutender Gewinn, wenn der Uebergabe des Konnossements allenthalben gleichmäßig diejenige Bedeutung beigelegt werde, welche nach dem betreffenden bürgerlichen Rechte die Uebergabe der Güter selbst habe. Jedenfalls würden dadurch die unerträglichen Konsequenzen der rein obligatorischen Theorie (z. B. im Konkurse der Abladers) beseitigt und Abhülfe geschaffen. (Prot. S. 4016—4019, 4021 ff.)

Gegen die qu. Anträge wurde aber wiederholt auf die früher beigebrachten Gründe, insbesondere darauf Bezug genommen, daß kein Bedürfniß vorhanden sei. Die allgemeinen Grundsätze des bürgerlichen Rechts seien vollständig ausreichend, um in jedem einzelnen Falle über den Umfang der fraglichen Rechte und das Verhältniß der verschiedenen Konnossementsinhaber zu einander richtig entscheiden zu können. Ein gemeinschaftliches Recht werde dadurch doch nicht erzielt, in dem Publikum eine gefährliche Täuschung über die Sicherheit, welche ihm der Besitz des Konnossements gewähre, hervorgerufen und endlich eine Art symbolischer Tradition der Güter anerkannt, obschon die Unhaltbarkeit einer solchen Tradition für das gemeine Recht außer Zweifel stehe. (Prot. S. 4015, 4016.)

Bei der Abstimmung wurde indeß fast einstimmig beschlossen, auf diese Anträge einzugehen und zwei Spezialanträge, die hiernach aufzunehmende Bestimmung nur auf den Erwerb von Eigenthum und Pfandrecht, sowie (Prot. S. 4018, 4019) auf den zur Zeit der Uebergabe in gutem Glauben sich befindenden Empfänger zu beschränken, abgelehnt. (Prot. S. 4020.)

Was nun die Fassung der fraglichen Bestimmung anlangt, so wurde gegen die Fassung des früher abgelehnten Art. 388:

„Die Uebergabe des Ladescheins bezw. Konnossements steht der Uebergabe des Guts gleich."

Bedenken erhoben, weil dies nur heißen könne: die Uebergabe des Konnossements bringt alle diejenigen Rechtswirkungen hervor, welche entstanden wären, wenn der Indossant dem Indossatar das Gut selbst in dem Zeitpunkt der Konnossementsübergabe übergeben hätte. Hieraus würde folgen, daß der Ablader, welcher Eigenthümer der Waare ist, und ebenso der Konnossementserwerber, welchem der Konnossement zur Erfüllung eines auf Eigenthumsübertragung gerichteten Vertrages übertragen ist, vor der Weiterübertragung des Konnossements über das schwimmende in seinem Eigenthum befindliche Gut auch ohne Vermittlung des Konnossements wirksam disponiren könnte — was nicht beabsichtigt sei. Ferner wäre, wenn die Uebertragung des Konnossements dieselbe Wirkung erzeugt, welche die zur selben Zeit vorgenommene Uebertragung des Guts hervorgebracht hätte, falls die Güter in dieser Zeit bereits untergegangen waren — nihil actum. (Prot. S. 4022—4025). Aus diesen und ähnlichen Bedenken wurde unter mehreren Vorschlägen (Prot. S. 4015, 4021) schließlich die Fassung gewählt:

„Die Uebergabe des an Ordre lautenden Konnossements an Denjenigen, welcher durch dasselbe zur Empfangnahme legitimirt wird, hat, sobald die Güter wirklich abgeladen sind, für den Erwerb der von der Uebergabe der Güter abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen wie die Uebergabe der Güter."

und als Art. 649 in den seerechtlichen Theil des H.-G.-B. aufgenommen (Prot. S. 4015—4034), auch zugleich in einem besonderen Art. 650 für den Fall der Kollision mehrerer Konnossementsinhaber (bei Ausstellung mehrerer Exemplare eines Konnossements) Entscheidung getroffen. (Prot. S. 4032—4034, 4129, 4130.)

Sodann wurde beschlossen, vorzuschlagen, daß bei der Schlußberathung der vier ersten Bücher des H.-G.-B. der Beschluß, den Art. 388 zu streichen, aufgehoben und Art. 388 in einer dem Art. 649 entsprechenden Fassung, also

Die Uebergabe des an Ordre lautenden Ladescheins an Denjenigen... (weiter wörtlich wie oben!)

wieder hergestellt werde. (Prot. S. 4130, 4131.)

Zur III. Lesung der ersten 4 Bücher des H.-G.-B. (Nürnberg) beantragten jedoch Hannover (Monit. Nr. 476) und Hamburg (Monit. Nr. 479), den Art. 388 zu streichen, indem — abgesehen von den schon in den früheren Verhandlungen dafür geltend gemachten Gründen — noch hervorgehoben wurde, daß nach Hamburgischem Rechte zwar für den Verkehr mit Konnossementen, nicht aber für den Verkehr mit Ladescheinen das Recht der stoppage in transitu geregelt sei, die Absender somit durch Art. 388 leicht in Nachtheil versetzt werden könnten. Hierauf wurde mit geringer Majorität (7 gegen 6 Stimmen) gegen die Annahme der in II. Lesung des Seerechts beschlossenen Fassung, sowie für Streichung des Art. 388 entschieden.

Wenngleich hiernach die in Art. 649 des H.-G.-B. für das Seekonnossement gegebene Bestimmung nicht ausdrücklich auch auf den Ladeschein im Gesetze ausgedehnt worden ist, ergiebt doch der ganze Verlauf der Berathungen, insbesondere die Gleichstellung beider Transportpapiere bis zur letzten Berathung, daß ein Unterschied in der mit der Uebergabe verknüpften dinglichen Wir-

kung nicht beabsichtigt worden und der Mangel einer ausdrücklichen, gesetzlichen Gleichstellung des Ladescheins auf nebensächlichen Erwägungen beruhe, vornehmlich wohl auch darauf, daß man das neuere Institut des Ladescheins überhaupt gesetzlich noch nicht ganz ausbauen, sondern seine Entwicklung der Praxis und der analogen Anwendung der seerechtlichen Normen der Konnossements überlassen wollte. (Vgl. Entsch. des Reichsgerichts Bd. 5 S. 79.)

Ferner weist für die Gleichstellung des Ladescheins mit dem Seekonnossement auch nach der dinglichen Seite Goldschmidt (§ 75 S. 766 ff.) mit Recht darauf hin, daß, wenngleich die ausdrückliche Aufstellung eines entsprechenden allgemeinen Rechtssatzes abgelehnt worden, doch nicht allein die Konsequenzen dieses Rechtssatzes für Pfand- und Retentionsrecht in durchaus gleicher Weise, wie für das Konnossement anerkannt seien (Art. 374, 382, 313 H.-G.-B.), sondern auch die allgemeine Geltung derselben um so weniger bezweifelt werden könne, als derselbe keineswegs nur kraft positiver, gesetzlicher oder gewohnheitlicher Sanktion bestehe, sondern zugleich als wissenschaftlicher Satz sich unmittelbar aus den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts vom Erwerb der Gewahrsam und der Besitzer durch Mittelspersonen ergebe. Wenn der Frachtführer nach Ausstellung des Ladescheins der Verfügung des Absenders als solchen entzogen sei und nur an den legitimirten Inhaber des Ladescheins ausliefern dürfe, wenn ferner der Ladeschein vorwiegend den Zweck habe, den bezeichneten Empfänger zur sicheren Verfügung über das Transportgut zu befähigen, so müsse nothwendig angenommen werden, daß nach Ausstellung des Ladescheins der Frachtführer nicht für den Absender, sondern lediglich für den berechtigten Inhaber des Ladescheins detinire, somit der letztere durch Erwerb des Ladescheins die Gewahrsam des Transportguts und die daran nach Umständen sich knüpfenden weiteren Rechte verlange. Schon die ältere Praxis habe vielfach den Ladeschein (Binnenkonnossement) in diesem Sinne behandelt und die gesetzliche Anerkennung wie nähere Regelung desselben habe die an ihn geknüpften Rechtswirkungen unmöglich abgeschwächt, sondern sichergestellt.

Vgl. Goldschmidt S. 666, 686, 760 ff., Hillig S. 52, Gad, Handelsr. S. 300, Bluntschli-Dahn, D. Privatr. § 159, Keyßner S. 471, 472 Nr. 2, Anschütz und v. Völderndorff III. S. 128, 129, 459, Beseler § 228, Puchelt II. S. 403 Nr. 4, Endemann § 78 III. S. 364 und § 158 S. 740, Seuffert's Arch. Bd. 15 S. 49, Centr.-Org. N. F. Bd. 1 S. 517 und Bd. 3 S. 368 ff., Hamb. Hand.-Ger.-Zeitg. 1868 Nr. 238, 1869 Nr. 209 und 1870 Nr. 261, Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 414, dagegen Gareis, Hand.-R. S. 251, 340, der Hamburg. Kommiss.-Ber. S. 58, Randa, Besitz S. 126, 127, v. Hahn II. S. 501, 502, C. F. Koch und Makower, Anm. zu Art. 415, Striethorst, Arch. Bd. 68 S. 174, Busch's Arch. Bd. 9 S. 270 ff.

Dieser Auffassung Goldschmidt's hat sich auch das Reichsgericht vollständig angeschlossen.

Vgl. Erk. des Reichs-Ger. vom 1. Oktober 1881, Entsch. Bd. 5 S. 79 (s. unten Anm. 176.)

Aus Vorstehendem folgt, daß, wie der im Art. 649 des Seerechts für das Konnossement ausgesprochene Grundsatz auch auf den Ladeschein analoge Anwendung findet, auch die weiter damit zusammenhängenden, in dem Art. 650 des Seerechts enthaltenen Normen gegebenenfalls auf das Rechtsverhältniß mehrerer Ladescheininhaber zur Anwendung zu bringen sind. Sind also mehrere Exemplare eines an Ordre lautenden Ladescheins ausgestellt, so können — arg. Art. 650 — von dem Inhaber des einen Exemplars die im Art. 649 bezeichneten rechtlichen Wirkungen der Uebergabe des Papiers zum Nachtheile desjenigen nicht geltend gemacht werden,

welcher auf Grund eines anderen Exemplars in Gemäßheit des Art. 417 die Auslieferung der Güter von dem Frachtführer erlangt hat, bevor der Anspruch auf Auslieferung von dem Inhaber des ersteren Exemplars erhoben worden ist. Ferner geht — nach Analogie des Art. 651 — falls der Frachtführer die Güter noch nicht ausgeliefert hat, unter mehreren sich meldenden Ladescheininhabern bei Kollision der auf Grund der Ladescheinübergabe an den Gütern geltend gemachten Rechte derjenige vor, dessen Exemplar von dem gemeinschaftlichen Vormanne, welcher mehrere Ladescheinexemplare an verschiedene Personen übertragen hat, zuerst der einen dieser Personen dergestalt übergeben ist, daß dieselbe zur Empfangnahme der Güter legitimirt wurde. Bei dem nach einem anderen Orte übersandten Exemplare wird die Zeit der Uebergabe durch den Zeitpunkt der Absendung bestimmt.

159) **„Der Absender und der Frachtführer können übereinkommen, daß der letztere dem ersteren einen Ladeschein ausstellt."**

Art. 413 trifft im Alinea 1 Bestimmung über die Entstehungsart des Ladescheins, während Alinea 2 eine Definition desselben enthält.

Die Ausstellung eines Ladescheins beruht nach Alinea 1 auf der freien Uebereinkunft des Absenders und des Frachtführers. Dieselben Personen, welche den Frachtvertrag abschließen, der „Absender" und der „Frachtführer" (vgl. Bd. I. S. 2 f., 51—55, C. F. Koch S. 418 Anm. 51)

„können übereinkommen, daß der letztere dem ersteren einen Ladeschein ausstellt."

Die Ausstellung eines Ladescheins ist fakultativ, nicht obligatorisch. Es steht im Belieben beider Theile, ob sie sich über die Ausstellung eines Ladescheins einigen wollen, der Wille eines Theils genügt nicht. Der Ladeschein ist nicht ein Essentiale des Frachtvertrages und zu dessen Perfektion nicht erforderlich. „Verpflichtet zur Ausstellung eines Ladescheins ist der Frachtführer nicht schon aus dem Frachtvertrage, sondern nur aus einem besonderen, dem Absender gegebenen Versprechen." (Thöl III. S. 77.) Die Ausstellung eines Ladescheins kann daher an sich von beiden Theilen — Absender und Frachtführer — nur dann verlangt werden, wenn

1. unter ihnen ausdrücklich bei Abschluß des Frachtvertrages stipulirt ist, daß ein Ladeschein auszustellen ist, oder
2. vereinbart ist, daß der Frachtvertrag erst durch die Ausstellung eines Frachtvertrages perfekt werden bezw. verbindliche Kraft erhalten solle, oder
3. nach speziellem Handelsbrauch, Landesrecht 2c. der Ladeschein im konkreten Falle derartig als ein Naturale des Frachtvertrags anzusehen ist, daß seine Ausstellung unter den Parteien als bei Eingehung des Frachtvertrags stillschweigend mitausbedungen gelten muß.

Vgl. über einen Fall der Verurtheilung zur Ausstellung eines Ladescheins: d. Erk. des Kom. und Adm.-Koll. Königsberg vom 11. Juni 1868, Centr.-Org. N. F. Bd. 5 S. 211.

Abgesehen von diesen drei Fällen hat weder der Absender noch der Frachtführer das Recht, die Ausstellung eines Ladescheins zu verlangen. Hierdurch unterscheidet sich der Ladeschein nicht unwesentlich sowohl vom Frachtbriefe, wie vom Seekonnossement. Denn die Ausstellung eines Frachtbriefes kann nach Art. 391

Alin. 2. H.-G.-B. wenigstens der Frachtführer stets verlangen, gleichviel ob dieselbe verabredet oder als Naturale des Frachtvertrages anzusehen ist (Vgl. Bd. I. S. 56), und zur Ausstellung eines Seekonnossements ist nach Art. 644 H.-G.-B. der Frachtführer dem Ablader verpflichtet, ebenso wie auch ersterer von letzterem die Ertheilung einer vollzogenen Abschrift des Konnossements verlangen kann. (Anschütz III. S. 129, 459, 460, Goldschmidt § 71 S. 666 f.)

Die Gründe, weshalb die Ausstellung des Ladescheins — im Gegensatze zum Frachtbriefe und Konnossement — für beide Theile zu einer nur fakultativen gemacht ist, sind in den bereits oben (Anm. 158 S. 7 f.) mitgetheilten legislatorischen Berathungen eingehend erörtert worden.

Vgl. Goldschmidt §. 75 S. 763: „weil durch Ladescheine die Verbindlichkeiten des Frachtführers erheblich gesteigert und insoweit die Rechtssätze vom Frachtvertrag modifizirt werden." s. auch Keyßner S. 472.

Nach dem Preuß. Entw. (Art. 319) war der Frachtführer zur Ausstellung auf Verlangen des Absenders verpflichtet. (Mot. S. 176.) In I. Lesung wurde dies zwar schon beanstandet, insbesondere weil im kleineren Frachtverkehre, wo viele Frachtführer ihre Namen nicht schreiben könnten, eine solche Vorschrift nicht durchführbar sein würde (Prot. S. 845—849), demungeachtet aber die bezügliche Verpflichtung beibehalten. (Art. 348 I. Lesg.) Erst in II. Lesung wurde anfänglich diese Verpflichtung ganz beseitigt und die Ausstellung eines Ladescheins der freien Vereinbarung der Betheiligten anheimgestellt (Prot. S. 1241, 1246), demnächst jedoch für diejenigen Frachtführer, welche nicht zu den gewöhnlichen Fuhrleuten, Schiffern oder Postanstalten gehören, wiederhergestellt. (Prot. S. 1443, 1444 Art. 385 II. Lesg.) In III. Lesung endlich wurde auf Grund verschiedener Anträge beschlossen, die Zwangspflicht generell zu beseitigen und in Betreff aller Frachtführer die Ausstellung eines Ladescheins dem freien Uebereinkommen zu überlassen. (Prot. S. 4699, 4768, 4769.)

Vgl. Goldschmidt § 75 S. 763 und Anm. 91, v. Hahn II. S. 496, 497, Makower S. 409 Anm. 36, Keyßner S. 472, Puchelt S. 402, Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 422, v. Kräwel S. 584.

Was den Eisenbahnverkehr anlangt, so wurde in Rücksicht darauf, daß nach Art. 413 die Ausstellung von Ladescheinen für den Frachtführer nur fakultativ ist und der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen sich bereits vorher aus Verkehrsrücksichten in seiner Denkschrift vom 12. Dezember 1859 S. 24—26 entschieden gegen die Einführung von Ladescheinen ausgesprochen hatte, auf Beschluß der Kölner Generalversammlung (26. August 1861) in das Vereinsreglement vom 1. März 1862 (§ 5 Nr. 5) der Zusatz aufgenommen:

„die Ausstellung von Ladescheinen findet nicht statt."

Dieses ausdrückliche Verbot ging unverändert in das Bundesreglement vom 10. Juni 1870 über. Auf das Andrängen des Handelsstandes wurde jedoch zunächst im Oesterreich. Reglement von 1872 der schon im H.-G.-B. Art. 413 betretene Mittelweg gewählt, d. h. durch Streichung der Verbotsbestimmung die Ausstellung von Ladescheinen von dem fakultativen Ermessen der einzelnen Bahnen bezw. vom Uebereinkommen der Parteien abhängig gemacht. Und in Uebereinstimmung hiermit ist später die fragliche Verbotsbestimmung in die Reglements von 1874 sowie in das Vereins-Betriebsreglement nicht wieder aufgenommen worden. Sonach darf zwar jede Eisenbahn mit dem Absender sei es im Einzelfalle durch

besondere Uebereinkunft oder durch ihre Spezialreglements und Lokaltarife die Ausstellung von Ladescheinen verabreden bezw. den Empfangsscheinen (§ 50 Nr. 5 Regl.) durch entsprechende Zusätze diesen Charakter verleihen. (Vgl. Goldschmidt § 75 S. 762). Indeß sind Ladescheine trotz ihrer Zulassung im Eisenbahnverkehr in Deutschland ganz außer Gebrauch und auch in Oesterreich-Ungarn nur in sehr beschränkter Anwendung.

Vgl. Bd. I. S. 112, 113, Epstein S. 54, Keyßner S. 471, Anschütz III. S. 129 Puchelt II. S. 402, Goldschmidt § 75 S. 763 und Anm. 92a.

„Einen Ladeschein." Die Worte „einen Ladeschein" schließen nicht aus, daß mehrere Exemplare — Duplikate — desselben Ladescheins nach Uebereinkunft ausgestellt werden können. Es sollte damit nicht etwa eine Abweichung vom Seekonnossement (Art. 644 H.-G.-B.) geschaffen, vielmehr nur dem thatsächlichen Umstande Rechnung getragen werden, daß mehrere Exemplare, Duplikate ꝛc. von Ladescheinen im Verkehre in der Regel nicht vorkommen und man nur gewissermaßen das bereits Vorhandene feststellen, nicht aber der weiteren Entwicklung dieses Instituts vorgreifen wollte. Wo aber doch ausnahmsweise die Ausstellung von Ladescheinen stattfindet, kann es nicht wohl zweifelhaft sein, daß darauf die Grundsätze des Seekonnossements (Art. 644 f.) analoge Anwendung finden. Dies ergeben die Materialien. Nach den Protokollen über die Berathung mit kaufmännischen Sachverständigen (Berlin 1856) wurde die Ausstellung mehrerer Duplikate des Frachtbriefs und Ladescheins für erforderlich gehalten (S. 96 §§ 322 ff.). Bezügliche Bestimmungen gingen daher in den Preuß. Entw. Art. 319 bis 325 über.

In den Motiven (S. 176) wird dies damit begründet, daß der Versender unter Umständen auch mehrerer Duplikate bedürfen könne, z. B. außer zur Versendung auch noch zum Zwecke der Verzollung oder Versicherung des Guts.

Auch in I. Lesung (Prot. S. 851, 853) wurden diese Bestimmungen beibehalten und Art. 348 nach Analogie des Seerechts in folgender Fassung beschlossen:

> „Auf Verlangen des Absenders ist der Frachtführer verpflichtet, demselben einen Ladeschein in so vielen Exemplaren einzuhändigen, als er verlangt."

In II. Lesung dagegen wurde geltend gemacht, die seerechtlichen Bestimmungen über das Konnossement seien für gewöhnliche Fuhrleute und Schiffer zu kompliziert und zu schwer zu handhaben; diese Leute betrieben ihr Geschäft vielfach durch Knechte und Setzschiffer, welche oft kaum, häufig gar nicht lesen und schreiben könnten, und so seien denn Versehen und Verwicklungen, die der Herr zu entgelten habe, um so mehr zu befürchten, zumal wenn Duplikate, Triplikate u. s. w. zulässig seien. (Prot. S. 1240.) Es wurde daher der Antrag gestellt, Duplikate nicht zuzulassen und den Artikel dahin zu fassen:

> „Auf Verlangen des Absenders kann der Frachtführer statt des Frachtbriefs einen Ladeschein ausstellen. Weitere Exemplare des Ladescheins sind ungültig." (Prot. S. 1241.)

Von der einen Seite wurde hierzu bemerkt, das wesentliche Interesse an dem Institute der Ladescheine gehe verloren, wenn man in der Weise des Antrags über die Ausstellung von Duplikaten bestimme. Ein Verbot derselben sei nicht einmal durchführbar, denn wenn es auch untersagt würde, Duplikate der Ladescheine d. i. mehrere Ladescheine über ein und dieselbe Ladung auszustellen, aus denen ersichtlich

wäre, daß und wie viele Duplikate ausgestellt worden 2c., so könne man doch nicht verhindern, daß mehrere Ladescheine in der Form von Originalen über dieselbe Ladung ausgestellt würden. — Von anderen Seiten wurde hervorgehoben, wo mehrere Exemplare der Ladescheine vorhanden seien, werde eine Reihe von Verwirrungen die unausbleibliche Folge sein. Der Fuhrmann werde sich nicht leicht über die Frage zurecht finden können, wie er zu verfahren habe, wenn die Exemplare in verschiedenen Händen seien. Wenn man Duplikate zulasse, so sei auch zu bedenken, daß zum Schaden des Publikums eine Menge negociabler Papiere geschaffen würde, mit denen sehr leicht Mißbrauch getrieben werden könne. Zudem sei beim Landtransport kein Bedürfniß für Zulassung von Duplikaten der Ladescheine vorhanden. — Von einer dritten Seite wurde vorgeschlagen, von den Duplikaten der Ladescheine im Gesetze gar nichts zu sagen, deren Beurtheilung und Ausbildung vielmehr, wenn sich in der Folge ein Bedürfniß für dieselben ergeben würde, und solche wirklich vorkommen sollten, vorerst der Praxis anheimzugeben, und deren Einführung durch den Verkehr abzuwarten.

Schließlich wurde der zuletzt erwähnte Vorschlag zum Beschlusse erhoben.

In III. Lesung wurde auch ein Antrag Bayerns (Monit. Nr. 480), welcher eine Ladescheinkopie erwähnt, aus dem Grunde abgelehnt, weil in II. Lesung beschlossen worden sei, über die Ausstellung von Duplikaten des Ladescheins nichts in das Gesetz aufzunehmen, sondern die ganze Lehre der Jurisprudenz anheimzugeben, was auch um so angemessener erscheine, als wenigstens bis jetzt Duplikate der Ladescheine in der Praxis wohl nicht leicht vorgekommen sein dürften und die Analogie der Bestimmungen über das Konnossement für deren Beurtheilung ausreichen werde; — eine Analogie, deren Zulässigkeit allerdings keineswegs allgemein zugegeben wurde. (Prot. S. 4775, 5105.)

Ungeachtet dieser letzteren Bemerkung in den Protokollen wird mit Rücksicht auch auf das Anm. 158 III. S. 8f. Angeführte die analoge Anwendung der Konnossementsgrundsätze auf die Duplikate von Ladescheinen nicht wohl in Zweifel zu ziehen sein und daher auch in der Theorie allgemein angenommen. So von Goldschmidt § 75 S. 762 (und Anm. 89): „Duplikate sind nicht üblich; wo sie vorkommen, nach den Grundsätzen der Konnossementsduplikate zu beurtheilen." (Vgl. Keyßner S. 472, Puchelt Art. 413 Nr. 5 S. 404, v. Hahn II. S. 497 § 2, Ackermann bei Busch's Arch. Bd. 4 S. 422, Gad S. 300, 301, Scheffer und Groß S. 446.) v. Kräwel S. 585 Nr. 2: „Da die Ladescheine nur eine andere Benennung für das Konnossement sind, so werden auch die Vorschriften, welche nach Art. 648—651 für den Fall der Ausstellung mehrfacher Konnossemente gelten, auf solche Ausstellung von Ladescheinen analoge Anwendung finden können." (Dagegen Makower, Brix S. 413.)

Zu unterscheiden vom Duplikate ist die Kopie oder Abschrift des Ladescheins. Art. 414 Alin. 3 enthält die dem Art. 644 Alin. 3 nachgebildete Vorschrift, daß der Absender dem Frachtführer auf dessen Verlangen eine von ihm unterzeichnete gleichlautende Kopie des Ladescheins auszuhändigen hat. Der Grund für die Aufnahme dieser Vorschrift liegt — wie in den Seerechtsberathungen erörtert — darin, daß der Schiffer, wie auch der Frachtführer nicht selten in die Lage kommt, sich auf sein Konnossement (Ladeschein) berufen zu müssen, und mit demselben seine Ansprüche zu begründen. Es ist deshalb wünschenswerth, ihm ein Mittel an die Hand zu geben, wodurch er sich ein Dokument verschaffen kann, dessen Inhalt wenigstens

gegenüber dem Ablader (Absender) als das richtige gelten muß. Nach mehreren Gesetzgebungen wird dies dadurch erreicht, daß der Ablader (Absender) mindestens ein Exemplar unterschreiben, und dies dem Schiffer (Frachtführer) zustellen muß. Durch eine derartige Bestimmung wird aber die Natur des Konnossements (Ladescheins) als eines einseitigen Verpflichtungsscheins verdunkelt und der Auffassung Raum gegeben, als ob das in den Händen des Schiffers ꝛc. befindliche Konnossement ꝛc. dieselben Wirkungen hätte, wie jedes andere Exemplar. Zur Vermeidung dieser Uebelstände und um zugleich die Begründung der Ansprüche des Schiffers ꝛc. zu erleichtern, ist ihm die Befugniß ertheilt, eine mit der Unterschrift des Abladers bezw. Absenders versehene Abschrift des Konnossements zu verlangen. Diese Abschrift soll hiernach nicht zum Zwecke der Verfügung über die Waare dienen, sondern lediglich als Beweismittel gegen Absender und Empfänger in Zollversicherungs- und anderen Angelegenheiten. (Vgl. Prot. S. 2194—2196. Goldschmidt § 71 S. 676 und § 75 S. 763 und Anm 90, Makower Anm. 140 und C. F. Koch Anm. 146 zu Art. 644 — s. unten Anm. 170 S. 50 zu Art. 414 Alin. 3.)

Weichen die verschiedenen Duplikate oder diese und die Kopie des Ladescheins von einander ab, so ist die Beweiskraft der einzelnen Exemplare nach der Gesammtheit der Umstände zu beurtheilen und so der vereinbarte Inhalt des Ladescheins festzustellen. (Goldschmidt § 71 S. 676 und Anm. 31.)

Neben dem Ladeschein ist auch die Ausstellung eines Frachtbriefs zulässig, aber nicht obligatorisch. Denn der rechtliche Charakter und Zweck dieser beiden Transportpapiere ist wesentlich verschieden. (Vgl. Anm. 158 S. 2 und Anm. 160 S. 24), wenngleich sie sich im Einzelfalle ersetzen oder doch wenigstens ergänzen können. Der Preußische Entwurf enthielt hierüber keine Bestimmung.

In I. Lesung war man anfänglich nicht einig darüber, ob man neben dem bisher besprochenen Ladescheine noch einen gewöhnlichen Frachtbrief zulassen oder wohl gar verlangen solle, obschon der letztere mit dem ersten im Widerspruch stehe, da der Frachtbrief ein Aviso an eine bestimmte Person als Empfänger enthalte, während der erstere einen Wechsel dieser Person, ja gänzliche Unbestimmtheit derselben zulasse. Es wurde hierauf mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen, daß es neben dem Ladescheine nicht auch noch der Ausstellung eines Frachtbriefes bedürfen solle. (Prot. S. 849.) Dementsprechend wurde in dem Entwurf I. Lesung dem Art. 349 der Zusatz beigefügt:

„Der Ausstellung eines Frachtbriefs neben dem Ladeschein bedarf es nicht."

In II. Lesung wurde jedoch die Streichung dieser Bestimmung beschlossen, da die Ausstellung von Frachtbriefen neben den Ladescheinen nicht untersagt, ja nicht einmal widerrathen werden solle, indem dieselben wegen der Zollverhältnisse, wegen der Beziehungen des Frachtführers zum Absender u. dergl. vielleicht nicht zu entbehren sein würden. (Prot. S. 1247 u. S. 1249 a. E., Art. 386 Entw. II. Les.) „Die Bestimmungen der Art. 391, 392 H.-G.-B. bleiben also auch, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist, maßgebend (Art. 419), während die Art. 402—405 alsdann nicht zur Anwendung kommen, sondern Art. 415—417. (v. Hahn II. S. 497 §. 2. C. F. Koch S. 418 Anm. 52. Goldschmidt §. 75 S. 757 u. Anm. 75. Anschütz III. S. 127 Anm. 18. Brix S. 413, 414. Gad S. 299, 300. Scheser u. Groß S. 447.)

„Ausstellt." „Ausstellung" ist an sich zwar nicht identisch mit „Unter-

zeichnung" oder Vollziehung, wie in den Berathungen zu Art. 391 H.-G.-B. (Prot. S. 781 f., 4674 f.) in Betreff der Ausstellung von Frachtbriefen ausdrücklich hervorgehoben wurde, wonach der Frachtführer nur die Ausstellung, nicht aber auch die Unterzeichnung des Frachtbriefs seitens des Absenders verlangen kann. (Vgl. Bd. I. S. 56—60.) Unter „Ausstellung" ist vielmehr nur die Formulirung, Fertigung und Hingabe eines solchen Schriftstücks in der vereinbarten, üblichen oder den gesetzlichen Erfordernissen entsprechenden Form zu verstehen. Die Form ist die eines Empfangs- und bez. Verpflichtungsscheins (vgl. Art. 413 Al. 2 und Goldschmidt § 71 S. 670), dessen im Art. 414 bezeichnete Bestandtheile nur fakultative sind (vgl. Anm. 161) derartig, daß das Fehlen des einen oder des anderen nicht die Ungültigkeit des Ladescheins zur Folge hat. Wesentlich ist nur die Unterzeichnung durch den Frachtführer. Ihr Mangel macht den Ladeschein ungültig. (Vgl. C. F. Koch S. 421 Anm. 54. Gad S. 299 u. Goldschmidt § 75 S. 761.) Zumeist pflegt der Absender (Ablader) oder dessen Personal den Schein nach Formular bereits vollständig auszufüllen und dem Frachtführer (Schiffer) zur Kenntniß und Vollziehung vorzulegen, so daß dessen „Ausstellung" sich gewöhnlich auf die Unterzeichnung und Rückgabe des vollzogenen Scheins beschränkt. (Goldschmidt § 71 S. 668.) Ist nichts Besonderes über die Form des Ladescheins vereinbart, so ist anzunehmen, daß die in Art. 414 H.-G.-B. angegebene Form gewollt sei. Kein Theil kann also in diesem Falle eine andere Form verlangen. (Vgl. Anschütz III. S. 130.)

Für den Ladeschein ist hiernach (— im Gegensatz zum Frachtbrief —) die Unterzeichnung seitens des Frachtführers durch Art. 414 Al. 2:

„Der Ladeschein muß von dem Frachtführer unterzeichnet sein"

obligatorisch vorgeschrieben (vgl. Anm. 169 zu Art. 414), so daß hier die Unterzeichnung mit der Namensunterschrift, der rechtlichen Natur des Ladescheins als eines negoziablen Transportpapiers entsprechend, einen wesentlichen Bestandtheil der Ausstellung bildet.

Bereits in den bezüglichen Vorschriften des Preußischen Entwurfs (Art. 319) ist die Verpflichtung des Frachtführers zur Unterschrift ausgesprochen und diese mit der Ausstellung verbunden. (Art. 320, 321, Motive S. 176, 177.) In I. Lesung wurde in Betreff der Form des Ladescheins ausdrücklich beschlossen, daß der Frachtführer ihn in Form eines Konnossements auszustellen und zu unterschreiben habe (Prot. S. 845—849) und dieser Beschluß in den Art. 348 Al. 1 und 349 Al. 2 der Entw. I. Lesung zum Ausdruck gebracht, auch in II. Lesung (Prot. S. 1240 f. Art. 385 u. 386) und in III. Lesung (Prot. S. 4766—4769 Art. 414 Al. 2) unverändert beibehalten.

Allerdings ist für das Seekonnossement, welches doch nach Maßgabe der Motive (S. 4 f.) und Protokolle (S. 5 f.) dem Ladeschein in Form und Inhalt als Vorbild gedient hat, das Erforderniß der Unterzeichnung bei der Ausstellung im Gesetze nicht ausdrücklich ausgesprochen. (Vgl. Art. 644 H.-G.-B.) Dies ist jedoch nur deshalb nicht geschehen, weil die Unterzeichnung des Seekonnossements nach seiner Rechtsnatur und der bestehenden Uebung für ganz selbstverständlich gehalten wurde und weil ferner auf diese Weise dem Gebrauche im Seeverkehre ein freierer Spielraum gelassen werden sollte, wonach häufig nicht der Schiffer selbst, sondern eine andere zur Vertretung des Verfrachters bevollmächtigte Person unterzeichnet. (Berl. Prot. S. 137 § 530: „durch einen Bevollmächtigten, also auch

Korrespondentrheder". Motive z. Preuß. Entw. S. 263—265.) In den Berathungen wurde geltend gemacht, es verstehe sich von selbst, daß der Schiffer das Konnossement regelmäßig zu unterschreiben habe. Die Konnossemente würden aber mitunter, namentlich bei Dampfschiffen, nicht vom Schiffer, Kapitain rc., sondern von der zur Besorgung der Verfrachtung des Schiffes und aller hierauf sich beziehenden Geschäfte fungirenden Expedition ausgestellt. Abgesehen hiervon werde es häufig nicht zu umgehen sein, daß die Konnossemente nicht von dem Schiffer, sondern von dem Steuermann, vielleicht sogar von dem Rheder selbst vollzogen würden, z. B. wenn der Schiffer krank rc. sei. Wenn das Gesetz nun die ausdrückliche Bestimmung enthalten würde, daß der Schiffer das Konnossement unterschreiben müsse, liefen dergleichen Konnossemente Gefahr beanstandet zu werden.

Prot. S. 2193, 2194, 2211, 2212, 4196, Goldschmidt § 71 S. 671 und Anm. 15. C. F. Koch S. 421 Anm. 54 und S. 578 Anm. 145, Makower S. 396 Anm. 152, Puchelt S. 405 Nr. 6, Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 17 S. 101, Thöl III. S. 78.

Diese Gründe treffen bei dem lediglich für den Binnenverkehr bestimmten Ladeschein nicht in gleichem Maße zu. Daher ist für diesen die Unterzeichnung durch den Frachtführer selbst (Art. 414 Al. 2) obligatorisch vorgeschrieben, dessen Unterschrift nur durch einen rite nach Maßgabe der Gesetze zur Unterzeichnung befugten Bevollmächtigten ersetzt werden kann (vgl. Erk. des Deutsch. Reichsger. v. 9. Okt. 1880, Entsch. Bd. 2 S. 127), nicht aber wie im Seeverkehr durch irgend eine andere usancemäßig dazu legitimirt erscheinende Person. (Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. v. 20. Okt. 1874, Entsch. Bd. 14 S. 336.)

Abgesehen von dieser Verschiedenheit finden aber im Uebrigen die über die Art und Form der Ausstellung für das Seekonnossement gegebenen Vorschriften auch auf den Ladeschein analoge und ergänzende Anwendung, soweit nicht in dem Art. 414 f. besondere Bestimmung darüber getroffen ist.

So ist in Betreff der Zeit der Ausstellung wohl ohne Zweifel die Vorschrift des Art. 644 analog in Anwendung zu bringen, wonach die Ausstellung „ohne Verzug" nach Beendigung jeder einzelnen Abladung, d. i. hier nach Aufladung, Verladung bez. Empfangnahme geschlossenen, auf einen Ladeschein zu expedirenden Sendung zu erfolgen hat. Ein bestimmteres Zeitmaß ist nicht angegeben, ein Antrag, dasselbe auf eine Maximalschrift von 24 Stunden zu begrenzen, wurde abgelehnt, weil einerseits der Absender die Konnossemente noch früher bedürfe, andererseits die Einhaltung dieser Frist dem Schiffer z. B. bei Sturm rc. nicht möglich sein könne (Prot. S. 2196, 2197, vgl. Goldschmidt § 71 S. 667 und Anm. 8, C. F. Koch S. 578 Anm. 142, Makower Anm. 146b. zu Art. 644.) Die Worte „ohne Verzug" sind unverkennbar in gleichem Sinne, wie in Art. 347 Alin. 1 und Art. 408 Alin. 2 gebraucht, d h. es ist damit nicht eine ungewöhnliche Beschleunigung gemeint, sondern lediglich die thunlichste Beschleunigung nach Maßgabe des ordnungsmäßigen Geschäftsganges, worüber unter vernünftiger Erwägung der konkreten Umstände zu urtheilen ist. (Vgl. Bd. II. Anm. 131, S. 494, 495.) Der Beweis der Verzögerung liegt im Streitfalle dem Absender ob.

Ferner erfolgt, wenn etwa bei der Annahme der Güter dem Absender vom Frachtführer ein vorläufiger Empfangsschein ausgestellt ist, die Ausstellung des Ladescheins nach Analogie des Art. 644 Al. 1 H.-G.-B. gegen Rückgabe dieses Empfangsscheins. Im Seeverkehr bildet die Zustellung eines solchen Em-

pfangsscheins, welcher als vorläufige Quittung und als Grundlage des auszustellenden Konnossements dient, die Regel. (Vgl. Motive zum Preuß. Entw. S. 263. Makower 136 Anm. zum Art. 644. Goldschmidt § 71 S. 667 Anm. 6, 7 u. 9. C. F. Koch S. 578 Anm. 143. Makower S. 395 Anm. 146 c.) Im Binnenverkehr ist bei der schnelleren Expedition der Ladungen die Zustellung eines interimistischen Empfangsscheins seltener, aber, wo er vorkommt, ist er gegen Ausstellung des Ladescheins zurückzugeben.

Ueber die Ausstellung von Ladeschein-Duplikaten und Kopien vgl. oben S. 18—20.

160) **„Der Ladeschein ist eine Urkunde, durch welche der Frachtführer sich zur Aushändigung des Guts verpflichtet."**

Alinea 2 des Art. 413 definirt den Begriff des Ladescheins als einer „Urkunde, durch welche der Frachtführer sich zur Aushändigung des Guts verpflichtet". Für das Seekonnossement besteht im Handelsgesetzbuch eine Definition nicht. (Vgl. Art. 644—664 und Goldschmidt S. 654 Anm. 2.)

Aus den Materialien ist nicht ersichtlich, aus welchem Grunde — vom Seerecht abweichend — für den Ladeschein eine besondere Definition in das Gesetzbuch aufgenommen ist. In den Berathungen I. Lesung war zwar wiederholt angedeutet worden, daß der Ladeschein zum Unterschiede vom Frachtbriefe die Form eines Verpflichtungsscheines haben müsse. (Prot. S. 450, 847—849.) Aber weder in dem Entwurfe I. Lesung findet sich eine Definition des Ladescheins, noch ist in den Berathungen II. Lesung der Wunsch ausgesprochen und motivirt worden, daß einer bezüglichen Definition im Gesetze Ausdruck gegeben werden möge. Erst in den Entwurf II. Lesung hat die Redaktionskommission (Art. 385 Al. 3) diese Definition in folgender Fassung aufgenommen:

„Der Ladeschein ist eine Urkunde über die Verpflichtung des Frachtführers zur Aushändigung des Guts."

und es wurde hierauf in III. Lesung die gegenwärtige Fassung ohne weitere Debatte angenommen. (Prot. S. 5014.)

Die Definition des Ladescheins, wie sie in Alinea 2 des Art. 413 gegeben ist, ist unverkennbar nicht vollständig und erschöpfend. Sie bedarf vielmehr (vgl. v. Kräwel S. 585, Brix S. 411, 412) der Ergänzung durch die in den folgenden Artikeln (414—418) enthaltenen Kriterien. Es ist aber auch, wie v. Hahn II. S. 498 § 4 zutreffend bemerkt, ohne Zweifel gar nicht der Zweck des vorliegenden Alinea, eine vollständige, gesetzliche Definition des Begriffes „Ladeschein" zu geben, sondern lediglich, das Charakteristische des Ladescheins — im Gegensatze zu anderen Transportpapieren, insbesondere zum Frachtbriefe — hervorzuheben. Das Kriterium des Ladescheins liegt aber wesentlich in seiner Eigenschaft als Verpflichtungsschein zur Aushändigung des Guts und von diesem Gesichtspunkte aus ist die Einfügung des Alinea 2 des Art. 413 für erforderlich gehalten worden.

Bereits in Anm. 158 S. 2 f. sind die Gründe angeführt worden, welche bei gesteigerter Verkehrsentwicklung neben dem Frachtbriefe und der Chartepartie zur Bildung des Seekonnossements für den Seeverkehr und späterhin des Ladescheins für den Binnenverkehr geführt haben. Auf den verschiedenen Verkehrszwecken, welchen Frachtbrief und Ladeschein (bezw. Konnossement) dienen, beruht auch die Verschieden-

heit ihres juristischen Begriffes und ihrer Rechtswirkungen. Während der Frachtbrief nach der Bd. I. Anm. 6 S. 41 gegebenen Definition diejenige Urkunde ist, welche in Form eines offenen, an den Empfänger gerichteten Begleitbriefes vom Absender unterschrieben und dem Frachtführer übergeben wird und als Beweisurkunde über die Bedingungen des Frachtvertrages zwischen Frachtführer und Absender bezw. Empfänger dient und dienen soll (Bd. I. Anm. 6 S. 40 ff.), sind sowohl das Seekonnossement wie das diesem nachgebildete Binnenkonnossement (der Ladeschein) Urkunden, welche vom Frachtführer unterschrieben und (in der Regel) dem Absender übergeben werden und durch welche der erstere den Empfang des Gutes bekennt und sich zur Auslieferung desselben an den näher bezeichneten Empfänger bezw. dessen Rechtsnachfolger am Bestimmungsorte verpflichtet. (Art. 391, 392—413, 414 H.-G.-B.)

Vgl. Goldschmidt § 70 S. 650—654, § 75 S. 760—762, C. F. Koch Art. 413 S. 418 Anm. 52, Art. 644 S. 578 Anm. 144, Anschütz III. S. 127 und Anm. 18, Puchelt II. S. 403 Nr. 2. Gad S. 299, Endemann S. 362—364, 740 f., Wehrmann S. 222. Ruckdeschel S. 66, Kuhn in Busch's Arch. Bd. 6 S. 355, Hillig S. 52, Thöl, H.-R. III. § 42 S. 77.

Der Frachtbrief soll eine vom Absender durch die Hand des Frachtführers übermittelte Benachrichtigung an den Empfänger über den Inhalt und die Bedingungen des Frachtvertrages bilden, in welchen letzterer nach Ankunft des Frachtführers am Bestimmungsorte einzutreten hat, und zugleich zwischen diesen drei am Transportvertrage betheiligten und von vornherein individuell bestimmten Personen eine durch Gegenbeweis widerlegbare Beweisurkunde über den Vertrag. Durch den Frachtbrief wird daher das freie Verfügungsrecht des Absenders über das Gut gegenüber dem Frachtführer bis zum Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag am Bestimmungsorte nicht geändert.

Das Konnossement und der Ladeschein dagegen haben den Zweck, das Gut von vornherein den Verfügungen des Absenders (sofern er nicht etwa zugleich der bezeichnete Empfänger ist) in seinem Verhältnisse zum Frachtführer zu entziehen und deshalb dem bezeichneten Empfänger ein selbstständiges, von den Verfügungen des Absenders unabhängiges Forderungsrecht gegen letzteren auf Auslieferung des Guts in Gemäßheit des Konnossements bezw. Ladescheins zu gewähren. Die darin für den Empfänger liegende Rechtssicherheit ist noch dadurch erhöht worden, daß — um die Transportgüter schon während des Transports in den Geschäftsverkehr und Umlauf bringen zu können, die An-Ordre-Stellung des Konnossements und Ladescheins gesetzlich zugelassen ist.

Vgl. Art. 414 Alin. 1 Nr. 4 unten Anm. 165 S. 39, Goldschmidt § 75 S. 761 und Anm. 84, C. F. Koch S. 578 Anm. 141, Makower S. 395 Anm. 146d., Puchelt II. S. 403.

Dadurch können diese Urkunden zu negociabeln, begebbaren Transportpapieren in der Art gemacht werden, daß der Frachtführer zur Auslieferung des Guts an jeden legitimirten Inhaber der Urkunde ganz unabhängig von seinen Beziehungen zum Absender oder den früheren Inhabern derselben verpflichtet ist und sich an die Uebertragung der Urkunde wichtige obligatorische (Vgl. unten Anm. zu Art. 415 und Goldschmidt S. 764, 681—699, Anschütz III. S. 127, Keyßner S. 471) und dingliche (Vgl. unten Anm. zu Art. 416 und Goldschmidt S. 764 bis 768, 700—726, Anschütz III. S. 128, Endemann S. 363, 364) Wirkungen

in Betreff des darin bezeichneten Gutes knüpfen. Indeß unterscheiden sich Konnossemente und Ladescheine von kaufmännischen Anweisungen und Verpflichtungsscheinen im Sinne des Art. 301 Alin. 1 auch dadurch wesentlich, daß in ihnen trotz ihrer Indossabilität die Verpflichtnng (des Frachtführers) zur Leistung — in der Regel wenigstens — von Gegenleistungen (Zahlung der Fracht ꝛc.) abhängig gemacht ist (Art. 302).

Die Konnossements und Ladescheine sind hiernach im Gegensatze zu den sich nur als Beweisurkunden charakterisirenden Frachtbriefen ihrem prinzipalen Rechtszwecke nach Verpflichtungsurkunden zwar nicht sog. formale oder abstrakte, (da die Verpflichtung keineswegs losgelöst ist von ihrem Rechtsgrunde: dem Empfange des Guts zum Zwecke der Auslieferung) wohl aber Skripturobligationen, d. h. solche welche auf der Schrift beruhen und der Schrift gemäß sind.

Endemann S. 369, Wehrmann S. 222, Puchelt II. S. 403 Nr. 2, Makower S. 409 Anm. 35, Anschütz u. Völderndorff III. S. 128 resp. 125 und S. 459, Goldschmidt § 72 S. 685, 686, Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 1 S. 200, Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 21. Januar 1873, Entsch. Bd. 8 S. 417, wo der Ladeschein ausdrücklich als Literalkontrakt seinem rechtlichen Wesen nach bezeichnet wird. Vgl. ferner Erk. des Pr. Ob.-Trib. vom 7. Mai 1865, Busch Bd. 9 S. 270, vom 10. Oktober 1865, Entsch. Bd. 55 S. 152, vom 19. September 1867, Striethorst Bd. 68 S. 174, Entsch. des R.-O.-H.-G. vom 10. Januar 1872 Bd. 1 S. 200, vom 30. Juni 1871 Bd. 3 S. 19, vom 31. Februar 1874 Bd. 12 S. 369, vom 12. Dezember 1874 Bd. 15 S. 226 f., vom 9. April 1875 Bd. 17 S. 70 f., vom 14. April 1875 Bd. 17 S. 96, vom 30. Mai 1879 Bd. 25 S. 192, vom 15. September 1879 Bd. 25 S. 342, vom 15. September 1879 Bd. 25 S. 351 f., Entsch. des D. Reichsger. vom 16. Januar 1880 Bd. 1 S. 36, vom 11. Dezember 1880 Bd. 3 S. 87, Erk. des Stadtger. Berlin vom 3. Mai 1867, Centr.-Org. N. F. Bd. 3 S. 534.

„Der Ladeschein — bemerkt Thöl III. S. 79, 80 — enthält nicht ein dem Summenversprechen insofern vergleichbares Versprechen einer Species, daß es ohne causa wäre, sondern enthält ein Schuldversprechen, dessen causa ein Frachtvertrag ist. Denn der Frachtführer verpflichtet sich auch in dem Ladeschein nur als Frachtführer, er verspricht weder ohne causa noch auf Grund einer Schenkung, eines Verkaufes u. s. w."

Aus dieser vom Frachtbriefe wesentlich abweichenden Rechtsnatur des Konnossements bezw. Ladescheins folgt eine erhebliche Steigerung der gewöhnlichen Verbindlichkeiten des Frachtführers und insoweit eine wesentliche Modifikation der gesetzlichen Normen des Frachtvertrages. Insbesondere ist in Betreff des Ladescheins das Rechtsverhältniß zum Empfänger (Art. 405, 406) durch Art. 415 Alin. 1, das Verfügungsrecht (Art. 402) durch Art. 416 und die Empfangsberechtigung sowie die Ablieferungspflicht (Art. 403) durch Art. 417 u. 418 wesentlich modificirt und, wenngleich in abgekürzter Form, nach Analogie der seerechtlichen Vorschriften (Art. 643—664 H.-G.-B.) gestaltet, während im Uebrigen d. h. insoweit die Rechtsnatur des Ladescheins Abweichungen nicht bedingt, die Normen des Binnentransportrechts (Art. 419ff.) Anwendung finden.

Daraus, daß beide Urkunden, Frachtbrief und Ladeschein, nach ihren Rechts- und Verkehrszwecken durchaus verschieden sind, folgt, daß sie bei ein und demselben Transportgeschäft neben einander vorkommen können, wenngleich nicht müssen. Ferner ist daraus, daß der Ladeschein weder diejenige Urkunde ist, durch welche der Frachtvertrag abgeschlossen wird, noch an sich ein Beweismittel über denselben, nicht zu entnehmen, daß er nicht als ein in zahlreichen Beziehungen wichtiges Beweismittel, theils selbstständig, theils in Ergänzung oder Abänderung des etwa

daneben ausgestellten Frachtbriefs herangezogen werden darf. (Vgl. Anm. 172 f. zu Art. 415 und Goldschmidt § 71 S. 677—680.)

Schwieriger als von den Originalfrachtbriefen sind die Ladescheine — trotz der sie charakterisirenden Definition des Art. 413 Alin. 2 — von anderen im Frachtverkehre üblichen Transportpapieren, insbesondere von den Empfangsscheinen (Recepisses) und den Frachtbriefduplikaten zu unterscheiden, zumal das H.-G.-B. für den Frachtbrief nur die übliche Form angiebt, nicht aber eine gesetzliche obligatorisch vorschreibt, mithin das vom Frachtführer unterschriebene, in den Händen des Absenders zurückgelassene Frachtbriefduplikat und ebenso der bloße Empfangschein der Form nach leicht mit dem Ladescheine übereinstimmen können.

Vgl. Gad S. 299 und Anm. 19, Erk. des Handelsger. Hamburg vom 12. März 1864. Hamb. Ger.-Zeitg. 1864 Nr. 12 und Centr.-Org. N. F. Bd. 1 S. 117, das Aufgaberecepisse hat nicht die Natur eines Ladescheins: Erk. des Oberst. Oesterr. Ger. vom 26. Juli 1872, Epstein I. S. 212, Röll I. S. 207 und vom 27. September 1876, Röll I. S. 464.

Man hat zwar als Kriterium aufgestellt, daß das Konnossement die Verpflichtung des Frachtführers zur Aushändigung des Guts ausdrücklich aussprechen müsse. (C. F. Koch S. 418 Anm. 52.) Indeß dieses Merkmal trifft nicht zu. Nach dem Wortlaute des Art. 413 Alin. 2 ist dies keineswegs obligatorisch. Denn dort ist der Ladeschein zwar als eine Urkunde charakterisirt,

„durch welche der Frachtführer sich zur Aushändigung des Guts verpflichtet"

es ist aber über die äußere Form der Urkunde bezw. darüber, daß dieser materielle Inhalt derselben wörtlich zum Ausdruck kommen müsse, eine Bestimmung nicht getroffen und dies arg. Art. 414 auch nicht anzunehmen. Vielmehr ist es wohl zulässig, daß usancemäßig der Ladeschein eine Form hat, in welcher die qu. Verpflichtung zwar nicht zum wörtlichen Ausdrucke gebracht ist, welche aber dennoch als eine verpflichtende Urkunde im Transportverkehre gilt. Allerdings sprechen mehrere Stellen der Protokolle dafür, daß in den Berathungen die Ansicht, die Bezeichnung des Ladescheins als Verpflichtungsurkunde sei obligatorisch, vertreten gewesen sei.

Es wurde nämlich schon in I. Lesung bei Berathung der Form des Ladescheins (Prot. S. 847) zu Art. 319 bemerkt: die Unterschrift als Unterscheidungszeichen des Ladescheins vom Frachtbriefduplikate sei nicht prägnant genug, es erscheine passender zu bestimmen, daß der Frachtführer das, was die Wirkung der betreffenden Urkunde sein solle, ausdrücklich erkläre, daß er also deutlich sage, er wolle sich verpflichten, die empfangene Waare an den Inhaber des Papiers auszuliefern, daß er mit anderen Worten den Frachtbrief in Form eines Verpflichtungsscheines ausstelle. Und ferner in III. Lesung (Prot. S. 4770) zu Art. 386 (jetzt Art. 414):

„Es sei, ebenso wie dies beim Konnossement geschehen, rathsam, dem Richter anheim zu geben, zu entscheiden, ob eine im konkreten Falle vorliegende Urkunde noch ein Ladeschein genannt werden könne, obschon dieses oder jenes der im Artikel aufgeführten Momente nicht darin enthalten sei, oder nicht. Dies scheine um so angemessener, als im Art. 386 (sc. A. 414) gerade das wesentlichste Moment, daß nämlich der Ladeschein die Erklärung des Frachtführers enthalten müsse, er verpflichte

sich dem Destinatär zur Auslieferung des Guts, nicht berührt worden sei, sondern sich in Art. 385 (sc. A. 413) verzeichnet finde."

Wenn gleich diese Meinung ohne Widerspruch blieb, hat sie doch einen Ausdruck im Gesetze nicht erlangt, insbesondere ist die Fassung: in Form eines Verpflichtungsscheines nicht adoptirt worden und es ist daher die Frage, ob die ausgestellte Urkunde die Aushändigungspflicht in sich schließt und den Charakter eines Verpflichtungsscheins trägt, und ob darnach ein Ladeschein im gesetzlichen Sinne oder ein anderes Transportpapier, Frachtbriefduplikat oder Empfangschein vorliegt, im konkreten Streitfalle dem richterlichen Ermessen anheim zu geben bezw. aus der Gesammtheit der Urkunde, den begleitenden Umständen, insbesondere den Verkehrsusancen und der daraus sich ergebenden Absicht der Parteien zu entnehmen. Jedenfalls wird aber, wie Goldschmidt § 75 S. 762 zutreffend ausführt, für ein derartiges Papier der Charakter eines Ladescheins dann anzunehmen sein, wenn zwar die Form eines die gewöhnlichen Angaben eines Frachtbriefs bezw. Ladescheins entfallenden Empfangsscheins oder die gewöhnliche Frachtbriefform gewählt, zugleich aber darin die Verpflichtung des Frachtführers zur Aushändigung des Guts ausdrücklich ausgesprochen oder erklärt ist, daß nur gegen Rückstellung dieses Papiers oder schlechthin nach Maßgabe desselben die Aushändigung erfolgen solle. (Vgl. Gad S. 299.)

Ebensowenig und aus gleichem Grunde wie der Ausdruck der Verpflichtung ist eine ausdrückliche Empfangsbescheinigung über das Gut im Ladescheine erforderlich, wenn nur aus den begleitenden Umständen, der Usance ꝛc. gefolgert werden kann, daß die Urkunde das Empfangsbekenntniß nach Form und Inhalt involvire. Der gegentheiligen Annahme v. Anschütz III. S. 130, daß die in den Ladeschein aufzunehmende Empfangsbescheinigung des Frachtführers über das Transportgut wesentlich sei, kann nicht beigetreten werden.

Ueber den Begriff der Aushändigung (Art. 396) vgl. Bd. I. Anm. 40 S. 218 ff. und über die Pflicht zur Aushändigung (Art. 403) Bd. II. Anm. 83 f. S. 135 f. und unten Bd. III. Anm. 182 zu Art. 418. Vgl. Thöl H.-R. III. S. 81.

Im Uebrigen ist die im Vorstehenden erläuterte Definition des Begriffes „Ladeschein" als einer Urkunde, „durch welche der Frachtführer sich zur Aushändigung des Guts verpflichtet", insofern unvollständig, als der Ladeschein zwar einen streng einseitigen Charakter hat, jedoch seiner Natur als Transportpapier gemäß die Verpflichtung zur Aushändigung des Guts von Gegenleistungen des Empfängers bezw. legitimirten Inhabers (z. B. Rückgabe des Ladescheins, vgl. Art. 418, Zahlung der Fracht, Art. 419 in Verb. mit Art. 406 u. s. w.) abhängig gemacht ist, diese Gegenleistungen also gewissermaßen der Aushändigungspflicht des Frachtführers inhäriren bezw. ihre Voraussetzung bilden. Dadurch unterscheidet sich der Ladeschein — wie bereits oben S. 25 betont — überhaupt sehr wesentlich von kaufmännischen Anweisungen und Verpflichtungsscheinen. (Art. 301, 302 H.-G.-B.) Vollständig mußte hiernach die Legaldefinition den Ladeschein bezeichnen als

„eine Urkunde, durch welche der Frachtführer sich zur Aushändigung des Guts unter den im Ladescheine bezeichneten und gesetzlich vorgeschriebenen Gegenleistungen des Empfängers verpflichtet".

Wenngleich endlich die Aushändigung am Bestimmungsorte (Art. 414 Nr. 5) zum Begriffe der Ablieferung bezw. zur vollständigen Erfüllung der Aus-

händigungspflicht gehört, so kann doch der Berechtigte, d. i. zur Disposition über das Gut während des Transports Befugte — und dies ist an Stelle des Absenders (Art. 402, bei Ausstellung eines Ladescheins der legitimirte Inhaber desselben (Art. 416) — auch eine frühere Zurückgabe oder Auslieferung, als am Bestimmungsorte aus den bei Art. 394 (Bd. I. Anm. 31 S. 154 f.) und Art. 402 (Bd. II. Anm. 78 S. 90) mitgetheilten Gründen verlangen. Nur darf dadurch die Lage des Frachtführers, insbesondere sein Anspruch auf vollständige Erfüllung der Gegenleistungen nicht verschlechtert werden.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 414.

Der Ladeschein enthält:

1. **die Bezeichnung der geladenen Güter nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen;**
2. **den Namen und Wohnort des Frachtführers;**
3. **den Namen des Absenders;**
4. **den Namen desjenigen, an den oder an dessen Order das Gut abgeliefert werden soll. Als solcher ist der Absender zu verstehen, wenn der Ladeschein lediglich an Order gestellt ist;**
5. **den Ort der Ablieferung;**
6. **die Bestimmung in Ansehung der Fracht;**
7. **den Ort und Tag der Ausstellung.**

Der Ladeschein muß von dem Frachtführer unterzeichnet sein.

Der Absender hat dem Frachtführer auf dessen Verlangen eine von ihm unterzeichnete gleichlautende Kopie des Ladescheins auszuhändigen.

Zusatz 1.

Vgl. Art. 392 und Art. 645, 646 des Deutschen Handelsgesetzbuchs.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. fehlt. Motive des Preuß. Entw. fehlen. I. Lesg. Prot. S. 845 bis 849. Entw. I. Lesg. Art. 349. II. Lesg. Prot. S. 1242, 1247, 1250, 1326—1332. Entw. II. Lesg. Art. 386. Monita Nr. 476, 2, Nr. 478 Zusammenstellung S. 80. III. Lesg. Prot. 2203—2208, 4005, 4563, 4569, 4769—4771, 5104. Entw. III. Lesg. Art. 414. Vgl. noch die Materialien zu Art. 645: Preuß. Entw. Art. 484. Motive des Preuß. Entw. S. 264, 265. I. Lesg. Prot. S. 2202—2213, 2231. Entw. I. Lesg. Art. 523. II. Lesg. Prot. S. 4005—4006, 4196. Entw. II. Lesg. Art. 645.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des Handelsr. 1. Aufl. I, 1 §§ 31, 32 ff., S. 194 f. I, 2 § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 ff. v. Rönne, Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Uebersicht (Berlin 1876) Nr. 1–5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 f. Behrend, Handb. des H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. 1880 S. 1 u. 2. Im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 460. Endemann S. 741. Goldschmidt, Handb. I, 2 1. Aufl. § 71 S. 668–676, § 75 S. 761 f. v. Hahn II. S. 499, 500. Keyßner S. 473. C. F. Koch S. 421, 422, 578, 579. Kowalzig S. 443. Makower S. 393, 396, 409, 410. Puchelt II. S. 404—406. Wengler S. 400, 401. v. Krāwel S. 585. Wehrmann S. 222, 223. Hillig S. 52. Gad S. 299, 300. Gareis S. 349. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 422, 423. Kuhn eod. Bd. 6 S. 355, 356. Brix S. 412 f.

v. Stubenrauch S. 521. Thöl, H.-R. III. S. 77–79, 81. Lesse, Centr.-Org. Bd. 3 Nr. 5. Meier, Centr.-Org. N. F. Bd. 6 S. 158—162. Voigt, Zum See- und Versicherungsrecht, Jena 1850. Schlodtmann in Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 21 S. 385 f. Wächter I. S. 289. Bluntschli-Dahn S. 489. Scheffer und Groß S. 447. Blodig S. 489.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts: 19. November 1873 Bd. 11 S. 413 20. Oktober 1874 Bd. 14 S. 336. 3. Oktober 1876 Bd. 21 S. 80. Entscheidungen des Reichsgerichts: 9. Oktober 1880 Bd. 2 S. 127.

161) **Prinzip und Entstehung des Art. 414. „Der Ladeschein enthält"** . . .

Art. 414 Alinea 1 des Deutschen Handelsgesetzbuchs handelt von dem Inhalt des Ladescheins.

Es entstehen zunächst die beiden prinzipiell wichtigen Fragen:

1. ob und event. inwieweit die im Art. 414 gegebenen Bestimmungen obligatorischer Natur sind, derartig, daß der dort bezeichnete Inhalt zur Gültigkeit des Ladescheins nothwendig ist, und
2. ob von den Kontrahenten die Ausstellung eines Ladescheins mit dem im Art. 414 vorgeschriebenen Inhalte verlangt werden kann?

Diese Fragen finden in den Materialien des Artikels ihre Beantwortung.

Der Preußische Entwurf, in welchem nur Frachtbriefduplikate in Aussicht genommen waren (Art. 319 ff.), enthielt entsprechende Vorschriften überhaupt nicht. Erst nachdem in I. Lesung die Aufnahme von Ladescheinen nach Analogie und Form der Seekonnossemente beschlossen worden war (Prot. S. 451, 847 ff.), fand eine dem Art. 484 des Seerechtsentwurfs entsprechende Vorschrift auch über den Inhalt des Ladescheins Aufnahme. Art. 484 des Preußischen Seerechtsentwurfs enthält die Eingangsworte:

„Jedes Konnossement muß enthalten:"

worauf alsdann die Aufzählung der einzelnen Bestandtheile des Konnossements folgt. Demgemäß beginnt auch Art. 349 des Entwurfs I. Lesung in genauer Nachbildung mit den Worten:

„Jeder Ladeschein muß enthalten:"

Diese Fassung, welche auch in II. Lesung (Art. 386 des Entwurfs) unverändert beibehalten wurde, gab jedoch der Annahme Raum, daß die Vorschrift über den Inhalt des Konnossements bezw. Ladescheins derartig obligatorisch sein solle, daß die Nichtbeobachtung derselben bezw. das Fehlen irgend eines der aufgeführten Bestandtheile die Urkunde ungültig mache. Allerdings lassen bereits die Motive zu Art. 484 des Seerechtsentwurfs S. 264, 265 das Unzutreffende dieser Annahme erkennen. Es wird dort ausgeführt einerseits, daß zwar zur Vollständigkeit des Konnossements seinem Wesen nach gewisse Bestandtheile, die Angabe des Verpflichteten (des Schiffers), des Berechtigten (des Empfängers), des Gegenstandes (der geladenen Güter), der Gegenleistung (Fracht) des Schiffers, mit welchem, und der Orte, von wo und wohin die Güter befördert werden sollen, gehörten und alle diese Bestandtheile so selbstverständlich seien, daß die verschiedenen Gesetzbücher in ihrer Aufzählung übereinstimmten, — andererseits aber auch, daß die Folgen, die eintreten, wenn der eine oder der andere der regelmäßigen Bestandtheile des Konnossements fehle, sich nicht allgemein angeben ließen; die formelle Gültigkeit sei nicht davon abhängig, daß alle aufgezählten Bestandtheile vorhanden seien. Das Konnossement sei aber unkräftig, wenn der fehlende Bestandtheil zur Begründung des Anspruchs auf Auslieferung der Waaren erforderlich sei.

Trotz dieser Ausführungen der Motive wurden bei der I. Lesung des Art. 484 des Seerechtsentwurfs Bedenken gegen die Fassung „muß enthalten" geltend gemacht. (Prot. S. 2202 f.) Es ergab sich eine Differenz darüber, welche Bedeutung demselben beizulegen sei, ob es sich empfehle, vorzuschreiben, welche Requisite das Konnossement haben müsse, um als solches gültig zu sein, oder ob nur bestimmt werden solle, der Ablader könne verlangen, daß der Schiffer die aufgezählten Momente im Konnossemente erwähne. Von der einen Seite wurde es für bedenklich erklärt, die Gültigkeit des Konnossements von dem Fehlen eines vielleicht gleichgültigen Punktes abhängig zu machen und deshalb beantragt, zur Vermeidung jedes Mißverständnisses und in demselben Sinne, wie beim Frachtbriefe (Art. 392), zu setzen:

„Das Konnossement enthält."

Von der anderen Seite wurde diese Frage von der Vorfrage abhängig erklärt, ob das Konnossement schon an und für sich ein negoziables, indossables Papier, eine Formalobligation sein oder dies nur durch den ausdrücklichen Zusatz „an Ordre" werden solle. Im letzteren Falle genüge es, im Art. 484 blos zu bestimmen, der Ablader könne verlangen, daß diese oder jene Punkte im Konnossemente erwähnt würden, die Beurtheilung der Frage dagegen, ob trotz des Mangels des einen oder anderen Momentes die Urkunde doch noch ein Konnossement sei, dem Richter anheimzustellen. Im ersteren Falle müßten — wie beim Wechsel — die formellen Bestandtheile genau vorgeschrieben werden.

Nachdem man die Erledigung dieser Vorfrage anerkannt und sich hierauf nach längerer Debatte (Prot. S. 2204—2208) dahin schlüssig gemacht hatte, daß die Konnossemente und die nur als deren Nachbildung zu betrachtenden Ladescheine nur dann indossabel sein sollten, wenn sie ausdrücklich an Ordre gestellt seien, wurde beschlossen (Prot. S. 2210), den Art. 484 in dem Sinne anzunehmen, daß der Ablader die Aufnahme der aufgezählten Punkte in das Konnossement verlangen könne, und den Eingang des Artikels dahin zu fassen:

„Das Konnossement enthält" . . .

In Konsequenz dieses Beschlusses und unter Bezugnahme auf die in Betreff des Konnossements im Seerecht angenommene Fassung wurde nunmehr zur III. Lesung der vier ersten Bücher des Handelsgesetzbuchs auch in Betreff des Ladescheins von Hamburg (Monit. Nr. 478, Zusammenstellung S. 80) beantragt, den Eingang des entsprechenden Art. 386 (II. Lesung) so zu fassen:

„Der Ladeschein enthält"

und dafür geltend gemacht: „In den früheren Berathungen dieses Artikels sei die Absicht allerdings dahin gegangen, die Momente festzusetzen, welche jedenfalls in einem Ladescheine enthalten sein müßten, wenn derselbe Gültigkeit haben solle. Dieses Verfahren empfehle sich aber ebensowenig, als eine Festsetzung der unerläßichen Bestandtheile eines gültigen Konnossements. Alle in Beziehung auf das Konnossement (Prot. S. 2210) vorgebrachten Erwägungen kämen auch hier in Betracht. Es sei, ebenso wie dies beim Konnossement geschehen, rathsam, dem Richter anheimzugeben, zu entscheiden, ob eine im konkreten Falle vorliegende Urkunde noch ein Ladeschein genannt werden könne, obschon dieses oder jenes der im Artikel aufgeführten Momente nicht darin enthalten sei, oder nicht."

Hierauf wurde der Antrag angenommen (Prot. S. 4770).

Aus diesen Berathungen folgt, daß Art. 414 in Betreff des Ladescheins — wie

auch schon der Gegensatz der Fassung des Alin. 1 und des Alin. 2 dieses Artikels ergiebt — ebenso wie Art. 392 hinsichtlich des Frachtbriefs und Art. 645 hinsichtlich des Seekonnossements nur instruktiver, nicht obligatorischer Natur ist. Art. 414 führt den gewöhnlichen und wesentlichen Inhalt des Ladescheins an. Nur insoweit, als Art. 414 zugleich zur Ergänzung des Art. 413 Alin. 1 dient, hat er in gewissem Sinne auch dispositiven Charakter, indem er, wenn ganz allgemein die Ausstellung eines Ladescheins ohne nähere Angabe über dessen Inhalt vereinbart ist, für den Richter im Streitfalle hierüber die Richtschnur bilden wird. Aber auch alsdann bleibt es dem Richter überlassen, die Absicht der Parteien aus den begleitenden Umständen, den Handelsgebräuchen 2c. zu entnehmen und darnach auf Ausstellung des Ladescheins mit einem vom Art. 414 abweichenden Inhalte zu erkennen. Jedenfalls ist aber der im Art. 414 angegebene Inhalt für die Beurtheilung der Gültigkeit eines Ladescheins keineswegs derartig bindend, daß etwa ein Ladeschein, der mehr oder weniger enthält, seine Eigenschaft als verpflichtende und beweiskräftige Urkunde bezw. die ihm sonst im Handelsgesetzbuch (Art. 415—419) beigelegten Rechtswirkungen verliert, denn für die Nichtbefolgung der Vorschriften des Art. 414 ist ein Nachtheil nicht angedroht. Vielmehr ist in letzterem Falle lediglich dem richterlichen Ermessen die Beurtheilung anheimgestellt, ob und inwiefern ein derartiges Schriftstück als Ladeschein im Sinne des Gesetzes anzusehen ist. Jedenfalls wird aber ein mit sämmtlichen Erfordernissen des Art. 414 versehener Ladeschein die Eigenschaft eines vollständigen Ladescheins im Sinne des Handelsgesetzbuchs für sich in Anspruch nehmen können und demgemäß auch die gesetzlichen Rechtswirkungen.

In diesen Folgerungen ist Theorie und Praxis im Wesentlichen einig: So bemerkt Goldschmidt (a. a. O. § 71 S. 668 und Anm. 11 und § 75 S. 761 und Anm. 83): „Einen gesetzlichen gebotenen Inhalt, gleich dem Wechsel, hat das Konnossement (bezw. der Ladeschein) nicht, doch darf jeder Theil verlangen, daß es den seinem Zwecke entsprechenden und üblichen Inhalt habe." Anschütz (III. S. 460, vgl. auch S. 129, 130): „Wie der Art. 392 rücksichtlich des Frachtbriefs, so ist auch der Art. 414 rücksichtlich des Inhalts des Ladescheins mehr beschreibender, als dispositiver Natur. Der Artikel giebt den üblichen Inhalt des Ladescheins an, dieser ganze Inhalt ist aber nicht obligatorisch vorgeschrieben, obligatorisch ist nur die Unterzeichnung des Ladescheins durch den Frachtführer (Art. 414 Alin. 2), und damit zugleich die Empfangsbescheinigung über das Gut, andere Lücken und Mängel unterliegen der richterlichen Beurtheilung im einzelnen Falle." Puchelt (II. S. 404 Nr. 1): „Art. 414 stellt keine Essentialien auf. Die Vorschrift in Absatz 1 ist aber namentlich dann wichtig, wenn zwar die Ausstellung des Ladescheins verabredet ist, aber nicht dessen näherer Inhalt; dann werden beide Kontrahenten sich auf diese Bestimmung berufen dürfen." Keyßner (S. 473): „Die Form des Ladescheins ist der des Seekonnossements nachgebildet (Art. 645, 646); der übliche Inhalt ist angegeben (wie Art. 392) und bleibt es Einzelfrage, ob der Urkunde die Eigenschaft eines Ladescheins beiwohnt. Ist die Ausstellung eines Ladescheins vereinbart, so kann der Absender einen dem Art. 414 entsprechenden verlangen." C. F. Koch (S. 579 Anm. 147): „Daß diese Urkunde deshalb, weil der eine oder andere Bestandtheil darin nicht enthalten, ungültig sei, ist absichtlich nicht vorgeschrieben; es ist dem Richter überlassen, nach den allgemeinen Regeln über den Urkundenbeweis zu befinden, ob eine im konkreten Falle vorliegende mangelhafte Ur-

kunde dieser Art gültig bezw. beweiskräftig sei oder nicht." Makower (S. 409 Anm. 37): „Der Art. 414 Alin. 1 bezeichnet die Punkte, über welche ein Ladeschein Bestimmungen treffen soll, ohne daß die Ungültigkeit des Ladescheins vorgeschrieben ist, wenn eines oder das andere der unter Ziffer 1—7 erwähnten Momente nicht beachtet ist. (Vgl. Art. 392, 645.) Es muß daher im konkreten Falle, wenn ein Mangel vorhanden ist, geprüft werden, ob er ein wesentlicher ist. Als unbedingt erforderlich zur Gültigkeit des Ladescheins ist die Unterschrift des Frachtführers erklärt. (Art. 414 Alin. 2.)" Thöl (H.-R. III. S. 78): „Wenn über den Inhalt des Ladescheins nichts vereinbart ist, so kann der Absender den Inhalt verlangen, welchen der Art. 414 angiebt. Ein Ladeschein, welcher nicht alle diese Punkte enthält, ist nicht ungültig, aber vielleicht weniger brauchbar. Zur Brauchbarkeit gehört nothwendig die Angabe, was und von wem und an wen und wo abgeliefert werden soll, und wenn gegen Frachtvergütung, die Angabe des Betrages der Fracht, denn wenn von diesen Angaben eine fehlt, so kann nicht der Ladeschein allein entscheidend sein für das Rechtsverhältniß zwischen dem Frachtführer und dem Destinatär. Nicht wesentlich ist für die Brauchbarkeit die Angabe des Absenders (außer wenn der Ladeschein lediglich an Ordre lautet), auch nicht das Ortsdatum und das Zeitdatum, auch nicht die Angabe der Beschaffenheit der Güter, des Wohnortes des Frachtführers, die Angabe, daß ohne Frachtvergütung geliefert werden solle. Aber verlangt werden kann dies Alles, so daß also ein Ladeschein, dem eine dieser Angaben fehlt, als unvollständig zurückgewiesen werden darf. Der Absender kann ferner verlangen, daß der Ladeschein vom Frachtführer unterzeichnet sei, mit seinem Namen oder eventuell einem Namenszeichen."

Vgl. noch v. Hahn II. S. 499 § 1, v. Krämel S. 585, 586, Gad S. 299, Endemann S. 741, Gareis S. 349, Wehrmann S. 222, 223, Ackermann S. 422, Hillig S. 52, Kowalzig S. 443, Brix S. 412, v. Stubenrauch S. 521, Wächter I. S. 289 Anm. 74.

Desgleichen das Reichsoberhandelsgericht:

„Die Einwendung, die betreffende Urkunde sei deswegen kein rechtsgültiger Ladeschein, weil der Wohnort des Frachtführers nicht angegeben sei, ist hinfällig, weil Abs. 1 des Art. 414 H.-G.-B., wie insbesondere auch aus dem Gegensatz zur Fassung des Abs. 2 hervorgeht, nicht die nothwendigen, sondern die üblichen Bestandtheile des Ladescheins, deren Aufnahme in die Urkunde der Absender verlangen kann, aufzählt. Daß in concreto der Wohnort des Frachtführers nicht angegeben sei, verschlägt bei der unstreitigen Identität desselben mit dem jetzigen Kläger nichts."

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 14. April 1875, Entsch. Bd. 17 S. 96.

Ob, wenn die Ausstellung vom Frachtführer schlechthin versprochen ist, der Absender die Ausstellung des Ladescheins an Ordre verlangen kann, hängt — wie Anschütz III. S. 130 zutreffend bemerkt — davon ab, ob im Handelsverkehre die Ausstellung des Ladescheins an Ordre die Regel bildet, und mithin zur üblichen Form der Urkunde gehört. Letztere Frage ist streitig. Nach Goldschmidt (S. 761 und Anm. 84) bildet die Ordrequalität beim Ladeschein nicht die Regel. Anderer Ansicht ist Anschütz (a. a. O. S. 130), indem er sich hierbei auf die Denkschrift des Deutschen Handelstages, Handelsbl. 1871 Nr. 22, stützt. (Vgl. auch Keyßner S. 473 Nr. 2.) Die Frage dürfte sich allgemein wohl nicht entscheiden lassen, ist vielmehr von den Usancen ꝛc. des Ausstellungsortes abhängig.

In Betreff des Seekonnossements hat das Reichsoberhandelsgericht an-

genommen, daß nach den Art. 644 und 646 H.-G.-B. die Ausstellung an Ordre nicht verweigert werden darf, und zwar selbst dann nicht, wenn die Parteien bei Abschluß des Frachtvertrages von der Annahme ausgegangen sind, daß der Befrachter auch der Empfänger der Ladung sein werde.

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 12. Dezember 1874, Entsch. Bd. 15 S. 226.

162) **„1. Die Bezeichnung der geladenen Güter nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen.“**

Wie bei der analogen, den Frachtbrief betreffenden Bestimmung (Art. 392 Ziff. 1) ist auch hier als erstes Erforderniß des Ladescheininhalts die Bezeichnung des Transportgutes (certa res) aufgestellt; und zwar die Bezeichnung nach drei Richtungen, „nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen“.

Die hier gewählte Fassung unterscheidet sich von der Fassung des Art. 392 Ziff. 1 (Frachtbrief) nur dadurch, daß dort:

„Bezeichnung des Guts“

hier:

„Bezeichnung der geladenen Güter“

gesagt ist, ein Unterschied, der sich unverkennbar auf die rechtliche Natur und den verschiedenen Zweck beider Urkunden gründet. Denn während der Frachtbrief bezw. die in demselben vom Absender bewirkte, vom Frachtführer anerkannte Bezeichnung des Guts lediglich zum Beweise dienen soll, daß über ein solchergestalt bezeichnetes Gut ein Transportvertrag abgeschlossen worden ist — gleichviel ob die Uebergabe an den Frachtführer bereits stattgefunden hat oder nachträglich erst zu erfolgen hat — (vgl. Art. 391 Anm. 6 S. 40), soll der Inhalt des Ladescheins und des Konnossements entscheidend für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer (Schiffer) und dem Empfänger des Guts sein, und es ist daher präsumtiv gesetzliche Voraussetzung, daß die Ausstellung des Konnossements bezw. Ladescheins und die Bezeichnung der Güter in demselben erst erfolgt, nachdem dieselben vollständig zum Transport übergeben und geladen sind, weil sich an diese Bezeichnung im Ladeschein ꝛc. für den Frachtführer viel strengere rechtliche Wirkungen dem Empfänger gegenüber knüpfen, als an die Bezeichnung im Frachtbriefe. Letztere ist durch Gegenbeweis zu widerlegen, keinem der Betheiligten ist gegen den Inhalt des Frachtbriefs der Gegenbeweis versagt, insbesondere dem Frachtführer selbst gegenüber dem Empfänger nicht der Beweis, daß er weniger oder anders empfangen habe, als der Frachtbrief angiebt (vgl. Bd. I. S. 49 f.); die Bezeichnung im Ladescheine dagegen ist nach Art. 415 H.-G.-B. für das Verhältniß zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger unbedingt entscheidend und beweisend, die nicht in denselben aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages haben gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist. Nur für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Absender bleiben neben dem Ladescheine die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgebend. (Vgl. Art. 415 Anm. 174, Puchelt II. S. 404, 405 Nr. 2.)

Für die Erläuterung der Worte „nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen“ gilt im Wesentlichen das Bd. I. Anm. 12 S. 82—84 über die gleichlautenden Worte des Art. 392 Ziffer 1 Bemerkte. Der analogen Bestimmung des Seerechts (Art. 645 Nr. 7), welcher beschlußmäßig (Prot. S. 451) Art. 414

nachgebildet ist, fehlen übrigens die Worte „nach Beschaffenheit“. Es heißt dort nur:

„Die Bezeichnung der abgeladenen Güter, deren Menge und Merkzeichen“.

In dem zu Grunde liegenden Art. 484 des Preußischen Entwurfs zum Seerecht hieß es zwar (Ziff. 5):

„Die Bezeichnung der geladenen Güter nach Gattung, Menge und Merkzeichen“

ohne nähere Begründung in den Motiven (S. 264, 265). In der I. Lesung des Seerechts (Prot. S. 2210, 2211) wurde jedoch das Wort „Gattung“ beanstandet und geltend gemacht: Es sei genügend, wenn die Bezeichnung der geladenen Güter vorgeschrieben werde; die Vorschrift, daß auch die Gattung derselben anzugeben sei, müsse zu Mißverständnissen führen, indem zweifelhaft bleibe, was darunter zu verstehen sei. Bei der Unbestimmtheit des Ausdrucks könne dem Schiffer leicht zugemuthet werden, ihm unbekannte Eigenschaften der Güter anzuerkennen. Es wurde deshalb die Streichung des Wortes „Gattung“ beschlossen. — Von anderer Seite wurde hierauf beantragt, statt „Gattung“ nach Analogie des Art. 386 II. Lesung (jetzt Art. 414 — Ladeschein —) „Beschaffenheit“ zu setzen und hierfür angeführt: Unter Beschaffenheit werde man das äußere Ansehen der Güter, den Zustand ihrer Verpackung u. dgl. zu verstehen haben; daß der Schiffer hierüber etwas in das Konnossement aufnehme und namentlich sage, die Verpackung sei unversehrt u. dgl., vorausgesetzt, daß dies wirklich der Fall, müsse der Ablader verlangen können. Diesem Antrage wurde jedoch keine Folge gegeben, weil man der Meinung war, daß in dieser Beziehung der Art. 485 (jetzt Art. 660) genüge, denn wenn der Schiffer von dem im Abs. 1 dieses Artikels ihm eingeräumten Rechte keinen Gebrauch gemacht, werde man zu vermuthen berechtigt sein, daß er die Güter in unversehrtem Zustande empfangen habe.

Vgl. Goldschmidt § 71 S. 668—670 und Anm. 11, §§ 61—63, § 75 S. 761 und Anm. 83, C. F. Koch S. 579 Anm. 148, Makower S. 396 Anm. 151.

Für die verschiedene Fassung des Art. 645 Ziff. 7 und des Art. 414 Ziff. 1 scheint hiernach zum Theil der materielle Grund maßgebend gewesen zu sein, daß ersterer in Art. 650 Abs. 1 seine Ergänzung findet, während die Bestimmungen über den Ladeschein eine analoge Ergänzung zu Art. 414 Ziff. 1 nicht enthalten, zum Theil aber auch der rein formelle Grund, daß man — um den langwierigen redaktionellen Berathungen ein Ende zu machen — beschloß, in III. Lesung der ersten 4 Bücher es bei der Fassung des Art. 386 (jetzt 414) zu belassen, und von einer Aenderung desselben behufs Herstellung größerer Gleichmäßigkeit zwischen diesem Artikel und § 214 (sc. jetzt Art. 645) des Seerechts Umgang zu nehmen. (Prot. S. 4771.)

Wenn aber auch die formelle Gleichmäßigkeit zwischen Art. 414 (Ladeschein) und Art. 645 (Konnossement) aus diesem Grunde in mehreren Beziehungen fehlt, so ist doch nach dem bereits oben (Anm. 158 S. 8) Erörterten anzunehmen:

1. daß der Ladeschein (Art. 414) in seiner Form, seinem Inhalte und den sich daran knüpfenden Rechtswirkungen im Wesentlichen dem Seekonnossement (Art. 645) entspricht und ganz analog zu beurtheilen ist, und
2. folgeweise, daß die den Art. 645 des Seerechts ergänzenden Bestimmungen, insbesondere die Art. 654 bis 660 des Deutschen Handels-

gesetzbuchs in analoger Weise auch auf den Ladeschein (Art. 414) in Anwendung zu bringen sind.

Wie beim Seekonnossement ist also auch beim Ladeschein der Frachtführer für die Richtigkeit der im Ladeschein enthaltenen Bezeichnung der geladenen Güter dem Empfänger verantwortlich, jedoch beschränkt sich seine Haftung auf den Ersatz des Minderwerths, welcher aus der Nichtübereinstimmung der Güter mit der im Ladeschein enthaltenen Bezeichnung sich ergiebt (Art. 654). Wie beim Konnossement ferner tritt diese Haftung des Frachtführers auch dann ein, wenn ihm die Güter in Verpackung oder in geschlossenen Gefäßen übergeben sind. Ist dies zugleich aus dem Ladeschein ersichtlich, so ist der Frachtführer für die Richtigkeit der Bezeichnung der Güter dem Empfänger nicht verantwortlich, sofern er beweist, daß ungeachtet der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers die Unrichtigkeit der in dem Ladeschein enthaltenen Bezeichnung nicht wahrgenommen werden konnte. Die Haftung des Frachtführers wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß die Identität der abgelieferten und der übernommenen Güter nicht bestritten oder daß dieselbe vom Frachtführer nachgewiesen ist (Art. 655). Werden ferner dem Frachtführer Güter in Verpackung oder in geschlossenen Gefäßen übergeben, so kann er den Ladeschein mit dem Zusatze „Inhalt unbekannt" versehen. Enthält der Ladeschein diesen oder einen gleichbedeutenden Zusatz, so ist der Frachtführer im Falle der Nichtübereinstimmung des abgelieferten Inhalts mit dem im Ladeschein angegebenen nur insoweit verantwortlich, als ihm bewiesen wird, daß er einen andern, als den abgelieferten Inhalt empfangen habe (Art. 656). Sind die im Ladeschein nach Zahl, Maß oder Gewicht bezeichneten Güter dem Frachtführer nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen, so kann er den Ladeschein mit dem Zusatze: „Zahl, Maß, Gewicht unbekannt" versehen. Enthält der Ladeschein diesen oder einen gleichbedeutenden Zusatz, so hat der Frachtführer die Richtigkeit der Angaben des Ladescheins über Zahl, Maß oder Gewicht der übernommenen Güter nicht zu vertreten (Art. 657). Ist die Fracht nach Zahl, Maß oder Gewicht der Güter bedungen und im Ladeschein Zahl, Maß oder Gewicht angegeben, so ist diese Angabe für die Berechnung der Fracht entscheidend, wenn nicht der Ladeschein eine abweichende Bestimmung enthält. Als eine solche ist der Zusatz „Zahl, Maß, Gewicht unbekannt" oder ein gleichbedeutender Zusatz nicht anzusehen (Art. 658). Ist der Ladeschein mit dem Zusatze „frei von Bruch" oder „frei von Leckage" oder „frei von Beschädigung" oder mit einem gleichbedeutenden Zusatze versehen, so haftet der Frachtführer bis zum Beweise des Verschuldens des Schiffers oder einer Person, für welche der Frachtführer verantwortlich ist, nicht für Bruch oder Leckage oder Beschädigung (Art. 659). Sind dem Frachtführer Güter übergeben, deren Beschädigung, schlechte Beschaffenheit oder schlechte Verpackung sichtbar ist, so hat er diese Mängel im Ladeschein zu bemerken, widrigenfalls er dem Empfänger dafür verantwortlich ist, auch wenn der Ladeschein mit einem der vorhererwähnten Zusätze versehen ist (Art. 660).

Was nun die Beweiskraft der Bezeichnung des Guts im Ladeschein nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen anlangt, so werden die maßgebenden Grundsätze bei Art. 415 des Näheren erörtert werden.

Hier ist nur kurz hervorzuheben, daß unterschieden werden muß, ob der Frachtführer dem Absender oder dem Empfänger gegenübersteht.

Dem Absender gegenüber bleiben nach Art. 415 Alin. 2 die Bestimmungen

des Frachtvertrages — ungeachtet der Ausstellung eines Ladescheines — in erster Reihe maßgebend und, wenn auch die Bestimmungen des Ladescheins hierbei zum Beweise mit herangezogen werden können, so haben doch prinzipaliter die des Frachtvertrages in Gemäßheit der Art. 391 ff. (Vgl. Bd. I. Anm. 6 S. 40 f.) den Vorzug.

Dem Empfänger gegenüber sind dagegen — ohne Rücksicht auf den zu Grunde liegenden Frachtvertrag — lediglich die Bestimmungen des Ladescheins entscheidend, und der Frachtführer kann dagegen nicht einwenden, daß der Frachtvertrag abweichende Bestimmungen enthalte, insoweit sie nicht in den Ladeschein aufgenommen oder auf den Frachtvertrag oder anderweite Bestimmungen ausdrücklich darin Bezug genommen ist. Allerdings haftet der Frachtführer nicht wie aus einer formalen Urkunde (Wechsel) unbedingt für die Ablieferung der im Ladeschein bezeichneten Güter an den Empfänger, er kann vielmehr sich mit einer der im Art. 395 H.-G.-B. angeführten Einreden schützen, also daß das bezeichnete Gut nach Empfang und bis zur Ablieferung durch höhere Gewalt, durch seine natürliche Beschaffenheit oder äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung beschädigt, verringert oder in Verlust gegangen sei. Nicht aber kann der Frachtführer wider das im Ladeschein von ihm deponirte Bekenntniß über den Zustand der Waare nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen, den Einwand erheben oder mit dem Nachweise zugelassen werden, daß diese Angabe eine unzutreffende, irrige ꝛc. sei und daß er alsbald etwas Anderes empfangen habe, als im Ladescheine selbst oder in den darin in Bezug genommenen Bestimmungen, Schriftstücken ꝛc. bezeichnet und von ihm anerkannt sei. (Vgl. Art. 415 Anm. 172.)

163) **„2. Den Namen und Wohnort des Frachtführers.“**

Als zweites Erforderniß des Inhalts des Ladescheins bezeichnet Art. 414 — gleichfalls analog dem Art. 392 (Nr. 2) — „den Namen und Wohnort des Frachtführers“. Die korrespondirende Stelle des Seerechts (Art. 645 Nr. 1) lautet:

„den Namen des Schiffers“

es fehlen ihr also die Worte: „und Wohnort“. Der Code de commerce (Art. 281) und ebenso der I. Preußische Seerechtsentwurf (Art. 531) enthielten die Worte „und den Wohnort“. In den Berliner Berathungen (1856) wurde jedoch der Antrag auf Streichung dieser Worte einstimmig angenommen (§ 531). Sie sind daher im II. Preußischen Entwurf (Art. 484) fortgelassen und dies in den Motiven damit motivirt, daß die Bezeichnung des Schiffers zwar gewöhnlich nach Namen und Wohnort geschehe; doch könne die Angabe des letzteren nicht gerade für wesentlich gehalten werden und deshalb schreibe der Entwurf sie nicht vor. In der I. Lesung des Seerechts (Prot. S. 2202) wurde hierzu noch weiter bemerkt: „Der Name des Schiffers erscheine nothwendig, weil der Schiffer mitunter das Konnossement nicht selbst vollziehe; dagegen habe der Entwurf von der in manchen neueren Gesetzgebungen enthaltenen Vorschrift, daß auch der Wohnort des Schiffers im Konnossement genannt werden müsse, Umgang genommen, da die Angabe desselben in Deutschland nicht gebräuchlich sei und die Befolgung der erwähnten Vorschrift in manchen Fällen auch mit Schwierigkeiten verbunden sein könnte.“ Hiermit steht nun allerdings nicht im Einklange, daß der dem Art. 645 nachgebildete Art. 414

in Betreff des Ladescheins die Worte „und Wohnort" enthält und man kann dafür wohl nur den im Prot. S. 4771 bezeichneten Grund finden.

Für die Erläuterung der Worte: „den Namen und Wohnort des Frachtführers" ist auf die Ausführung zu den gleichlautenden Worten des Art. 392 Nr. 2 — s. Bd. I. Anm. 13 S. 84—86 im Wesentlichen Bezug zu nehmen. Jedoch ist der Unterschied zu beachten, daß im Frachtbriefe nur die Namensangabe, nicht aber die Unterschrift des Frachtführers erforderlich ist, während der Ladeschein außer der Namensangabe im Texte des Schriftstücks die Unterschrift des Frachtführers — und zwar letztere obligatorisch — unbedingt enthalten muß (s. oben Anm. 159 S. 21). Selbst wenn der Ladeschein, also auch die im Texte desselben befindliche Namensangabe des Frachtführers von diesem selbst geschrieben ist — was an sich nicht nothwendig — erübrigt sich nach dem Wortlaute des Al. 2 Art. 414 die Unterschrift desselben nicht. Die Angabe des Vornamens ist nicht erforderlich. Für die Bezeichnung des Wohnorts gilt das Bd. I. S. 85 Gesagte.

Ueber den Begriff „Frachtführer" vgl. Art. 390 Bd. I. Anm. 1 S. 1 ff., S. 23. 37.

Bemerkenswerth ist noch folgende, hierher gehörige Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichts:

„Die Einwendung, die betreffende Urkunde sei deswegen kein rechtsgültiger Ladeschein, weil der Wohnort des Frachtführers nicht angegeben sei, ist hinfällig, weil Abs. 1 des Art. 414 H.-G.-B., wie insbesondere auch aus dem Gegensatze zur Fassung des Abs. 2 hervorgeht, nicht die nothwendigen, sondern die üblichen Bestandtheile des Ladescheins, deren Aufnahme in die Urkunde der Absender verlangen kann, aufzählt. Daß in concreto der Wohnort des Frachtführers nicht angegeben ist, verschlägt bei der unstreitigen Identität desselben mit dem jetzigen Kläger nichts. Auf Grund dieses Ladescheins wurde das Gut abgeliefert. Nach Art. 415 H.-G.-B. ist derselbe daher entscheidend und ausschließlich entscheidend für das Rechtsverhältniß zwischen Empfänger und Frachtführer. Es gilt dies nicht nur betreffs der Bestimmungen über die Ausführung des Transports, die Höhe der Fracht ꝛc., sondern auch betreffs der Frage, wer als Frachtführer anzusehen und folglich berechtigt sei, die Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegenüber dem Empfänger (in eigenem Namen) geltend zu machen. Die Entscheidung des Rechtsstreits hängt hiernach von der Frage ab, ob der Kläger in eigenem Namen oder im Namen des Befrachtungsvereins den Ladeschein ausgestellt habe. (Es wird sodann aus der Bezeichnung des Schiffs im Ladeschein als „Schlepper des Befrachtungsvereins" gefolgert, daß der Schiffer nicht in eigenem Namen, sondern in dem des Befrachtungsvereins den Ladeschein ausgestellt habe.)

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 14. April 1875, Entsch. Bd. 17 S. 96.

Vgl. Keyßner S. 473 und Makower S. 396 Anm. 150, sowie die Bd. I. S. 85 angeführten Erkenntnisse.

164) „3. Den Namen des Absenders."

Drittens gehört zum Inhalte des Ladescheins die Angabe des „Namens des Absenders". Das Nähere hierüber ist bereits zu den gleichlautenden Worten des Art. 392 (Nr. 3) Bd. I. S. 86 Anm. 14 angeführt. Besonders hervorzuheben ist, daß weder die Bezeichnung des Wohnorts des Absenders, noch dessen Vor-

namen oder Unterschrift erforderlich ist, sondern lediglich die Bezeichnung des Namens in beliebiger Form (vgl. Bd. I. S. 86 und Keyßner S. 473, Goldschmidt S. 669 und 761). Auch dieses Erforderniß ist (vgl. Anm. 161) nicht obligatorisch. Jedoch bemerkt v. Hahn (II. S. 499 § 3) mit Recht, daß, während in Fällen, wo eine bestimmte Person als Empfänger bezeichnet ist, der Name des Absenders möglicherweise fehlen könne, ohne daß darum die Urkunde aufhöre, ein Ladeschein zu sein, die Angabe dieses Namens dann, wenn der Ladeschein „lediglich an Ordre" gestellt sei, erforderlich sein werde. (Vgl. Anm. 165 S. 39.)

165) **„4. Den Namen desjenigen, an den oder an dessen Ordre das Gut abgeliefert werden soll. Als solcher ist der Absender zu verstehen, wenn der Ladeschein lediglich an Ordre gestellt ist."**

Das vierte Erforderniß des Ladescheininhalts ist der „Namen desjenigen, an den oder an dessen Ordre das Gut abgeliefert werden soll". Die Bezeichnung ist also hiernach in zwiefacher Form möglich und gesetzlich zugelassen, entweder wird in den Ladeschein unmittelbar der Name des Empfängers d. h. desjenigen, an welchen die Ablieferung erfolgen soll, aufgenommen oder nur mittelbar der Namen desjenigen, an dessen Ordre abgeliefert werden soll — weshalb es eigentlich richtiger heißen müßte: „die Bezeichnung des Empfängers" (Goldschmidt S. 669 — Thöl III. S. 81: „des Gläubigers").

Die erste Alternative bedarf einer weiteren Erläuterung nicht. Sie stimmt überein mit dem analogen Erforderniß des Frachtbriefs Art. 392 Nr. 4, so daß lediglich auf die bezüglichen Ausführungen Bd. I. Anm. 15 S. 87, 88 verwiesen werden kann. Als Empfänger ist in der Regel ein Dritter genannt, kann aber auch der Absender oder der Frachtführer genannt sein (z. B. wenn der Frachtführer einen Käufer für die Waare erst suchen oder überhaupt über dieselbe im Interesse des Absenders am Bestimmungsorte verfügen soll). (I. Preuß. Entw. § 351, II. Entw. Art. 484, Mot. S. 264, Goldschmidt S. 672 und Anm. 20.)

Die zweite Alternative dagegen fehlt den Frachtbrieferfordernissen, sie ist nur dem Ladescheine und dem Seekonossement eigen und entspricht dem Rechts- und Verkehrszwecke derselben, als negoziable Transportpapiere zu dienen. Indem das Gesetz es für zuläßig erklärt, den Empfänger nicht nur mit Namen zu bezeichnen, sondern das Papier an Ordre zu stellen, verleiht es demselben die Fähigkeit der Begebbarkeit, der Indossabilität und kann der durch die An-Ordre-Stellung bezeichnete Destinatär schon während der ganzen Dauer des Transports über das Gut durch die Indossirung und Weiterbegebung des Papiers verfügen. Gerade in der Herbeiführung dieser Möglichkeit liegt der hauptsächlichste Zweck des Instituts der Ladescheine und Konnossements. (Makower S. 410 Anm. 38, Prot. S. 4769.)

Deshalb wurde ursprünglich die Indossabilität der Ladescheine und Konnossemente für so selbstverständlich gehalten, daß eine ausdrückliche Stellung an Ordre gar nicht für erforderlich erachtet wurde. Vielmehr wurde das Prinzip des I. und II. Preußischen Entwurfs (Art. 325 bezw. Art. 230 und 319), welcher die Duplikate der Frachtbriefe (wie auch der Konnossemente) nach Analogie der Wechsel ohne Weiteres als indossabel erklärt, wenn in denselben nicht das Gegentheil gesagt ist, in Betreff der Ladescheine in der I. und II. Lesung trotz mehrfachen Widerspruchs beibehalten.

In I. Lesung wurde insbesondere hervorgehoben, daß überhaupt wohl selten Konnossements bezw. Ladescheine vorkämen, die nicht an Ordre gestellt seien, käme es aber gleichwohl einmal vor, so werde auch diesen im Einklange mit der allgemeinen Ansicht des Kaufmannsstandes der Charakter der Begebbarkeit beigelegt werden können, ähnlich wie nach der Allg. D. W.-O. dem Wechsel, möge dieser an Ordre lauten oder nicht (Prot. S. 444, 446—451). Und dementsprechend lautete der I. Nürnb. Entw. Art. 255 Nr. 3:

„Durch Indossament können übertragen werden: Konnossemente der Seeschiffer und Ladescheine der Frachtführer, sofern nicht in denselben die Uebertragung durch Indossament ausgeschlossen ist."

Auch in II. Lesung wurde an dieser Ansicht festgehalten, indem bemerkt wurde: Die Entscheidung in I. Lesung, daß die betreffenden Urkunden nicht an Ordre ausgestellt zu werden brauchten, um negoziabel zu sein, entspreche dem Bedürfnisse des Verkehrs und jedenfalls würde es höchst mißlich sein, in dieser Beziehung die Ladescheine abweichend von den Konnossements zu behandeln. (Prot. S. 845—850.) Der II. Nürnb. Entw. (Art. 286) stimmt daher fast wörtlich mit dem I. Entw. (Art. 255 Nr. 3) überein.

In der I. und II. Lesung des Seerechts zu Hamburg wurde jedoch zunächst für Konnossemente dieser Grundsatz verlassen und die Indossabilität nur für den Fall anerkannt, daß dieselben an Ordre gestellt sind — indem auf den bezüglichen Gebrauch vieler Seeplätze, die Vorschriften ausländischer Gesetzgebungen und den Unterschied von strengen Formalpapieren, wie vom Wechsel &c. hingewiesen wurde, — und dieser Beschluß folgerichtig auch auf die Ladescheine übertragen (Prot. S. 2203—2208, 2238, 4005, 4563, 4569), so daß nach Maßgabe des Art. 645 Nr. 4 und 646 des Seerechts die entsprechende Bestimmung für den Ladeschein die in Art. 414 Nr. 4 gewählte Fassung erhielt. Andererseits wurde aber auch ein noch weitergehender Antrag (Monit. 476 Nr. 2), nur Ladescheine auf Namen zuzulassen, denselben also die Indossabilität ganz zu entziehen und sie zu bloßen Rektapapieren zu machen, mit großer Majorität abgelehnt. (Prot. S. 4769, 4770, 1241, 1242.)

Hieraus ergiebt sich die Folgerung: Der Ladeschein ist nicht schon an sich und ohne Weiteres indossabel, sondern nur, wenn er ausdrücklich an Ordre gestellt ist. Ein nicht an Ordre gestellter Ladeschein ist nicht indossabel (sondern nur durch Cession übertragbar, s. unten S. 42 f.). Die An-Ordre-Stellung kann durch die Worte „an Ordre" oder auch durch einen gleichbedeutenden Ausdruck (Prot. S. 4005, 4006, Goldschmidt S. 672 Anm. 22 und S. 673, Keyßner S. 473, Makower S. 410 Anm. 38, Puchelt II. S. 405 Nr. 3, Art. 301, 302 H.-G.-B.) erfolgen.

„Die Worte „an Ordre" — Art. 414 Nr. 4 und Art. 417 H.-G.-B. — sollen nur als Kennzeichen des Willens dienen, daß der Ladeschein indossabel sein solle, sie haben daher nicht die Bedeutung einer unumgänglichen Formel, können vielmehr durch einen gleichbedeutenden Ausdruck ersetzt werden. Es genügt, daß auch in anderer Weise die Uebertragbarkeit durch Indossament in ihnen erklärt ist."

Erkannt vom I. Sen. R.-O.-H.-G. unterm 3. Oktober 1876, Entsch. Bd. 21 S. 80.

Was die Verpflichtung zur Ausstellung an Ordre anlangt, so bestimmt Art. 646 H.-G.-B. in Betreff des Konnossements, daß auf Verlangen des Abladers das Konnossement, sofern nicht das Gegentheil vereinbart ist, an die Ordre

des Empfängers oder lediglich an Ordre zu stellen ist. (Prot. S. 4006, vgl. Goldschmidt S. 673 und Anm. 25.) Dasselbe ist bei der vom Gesetzgeber beabsichtigten Uebereinstimmung der Vorschriften über das Konnossement und den Ladeschein auch in Betreff des letzteren anzunehmen. Der Frachtführer ist hiernach verpflichtet, den Ladeschein auf Verlangen des Absenders an Ordre zu stellen, falls nicht das Gegentheil vereinbart ist. (Art. 413 Alin. 1.)

In Uebereinstimmung hiermit bemerkt Anschütz III. S. 130: „Ob, wenn die Ausstellung vom Frachtführer schlechthin versprochen ist, der Absender die Ausstellung an Ordre verlangen kann, hängt davon ab, ob im Handelsverkehre die Ausstellung des Ladescheins an Ordre die Regel bildet und mithin zur üblichen Form der Urkunde gehört. Diese Frage ist nach dem heutigen Stande des Handelsverkehrs zu bejahen." Und Puchelt II. S. 405 Nr. 3: „Hat sich der Frachtführer bei der Zusage der Ausstellung des Ladescheins nicht zur Schaffung eines indossabeln Papieres verpflichtet, so kann man bezweifeln, ob er dazu doch verbunden ist, weil die Ordrequalität nicht die Regel ist (Goldschmidt I, 2 S. 761 und Anm. 84). Indessen möchte ich mit Anschütz III. S. 130 die Frage bejahen, indem ohne Indossament der Ladeschein seinem eigentlichen Zwecke weniger entspricht; entscheidend bleibt aber natürlich der erkennbare Parteiwillen."

Hierher gehört auch das Erkenntniß des Reichs-Oberhandelsgerichts:

„Der Schiffer darf die Ausstellung der Konnossemente an Ordre auch dann nicht verweigern, wenn Befrachter und Verfrachter bei Abschluß des Frachtvertrages davon ausgegangen waren, daß der Befrachter auch der Empfänger der Ladung sein werde."

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 12. Dezember 1874, Entsch. Bd. 15 S. 226.

Ist der Ladeschein an Ordre gestellt, so kann er, wie jedes andere Ordrepapier, nach Maßgabe der in den Art. 301—305 H.-G.-B. enthaltenen Vorschriften und Grundsätze durch Indossamente übertragen werden. Dies gilt sowohl in Betreff der Form wie der Rechtswirkungen. Nur die Amortisation eines abhanden gekommenen rc. Ladescheines richtet sich (vgl. Art. 305 Alin. 2 H.-G.-B.) nach den Landesgesetzen.

Vgl. Puchelt II. S. 405 Nr. 3, Keyßner S. 473, Goldschmidt I, 2 § 71 S. 673 und Anm. 26, C. F. Koch S. 421 Anm. 53 Art. 302 Prot. S. 2208, Kuhn bei Busch Bd. 6 S. 355.

Die Indossirung kann auch in blanco erfolgen.

Puchelt II. S. 411, Entsch. des Preuß. Ob.-Trib. Bd. 16 S. 142, Keyßner S. 473. — Dagegen Centr.-Org. N. F. II. S. 200.

Neben den Ladescheinen auf Namen, d. h. mit Bezeichnung der Person des Empfängers mit Namen und ohne weiteren Zusatz (nicht an Ordre) sind nicht nur Ladescheine an die Ordre des benannten Empfängers, sondern auch solche an die Ordre des Absenders zulässig,

Puchelt II. S. 405, Goldschmidt § 75 S. 761 Anm. 83, Busch, Arch. Bd. 4 S. 472 ff.

und der zweite Satz der Nr. 4 des Art. 414 stellt sogar die Rechtsfiktion auf, daß:

wenn der Ladeschein lediglich an Ordre gestellt ist, er als an Ordre des Absenders gestellt gilt.

In diesem Falle wird allerdings die sonst fakultative Bezeichnung des Ab-

senders im Ladescheine (Art. 414 Nr. 3) obligatorisch werden. (Vgl. Anm. 164 und v. Hahn II. S. 499.)

Zweifelhaft ist dagegen die Frage, ob der Ladeschein auch an die Ordre des Frachtführers gestellt werden kann? Keyßner (S. 473) und Anschütz und v. Völderndorff (III. S. 127) bejahen diese Frage, während sie von Puchelt (II. S. 405 Nr. 3) und v. Hahn (II. S. 98 § 2) verneint wird (unentschieden: Goldschmidt § 75 S. 761 Anm. 83). Die erstere Ansicht dürfte jedoch die zutreffendere sein, da das Seekonnossement nach Art. 646 Alin. 2 auch auf den Namen des Schiffers lauten kann und der analogen Anwendung dieser Bestimmung auf Ladescheine weder gesetzliche Vorschriften noch rechtliche Bedenken entgegenstehen. Art. 414 Nr. 4 verlangt ganz allgemein die Angabe des Empfängers, an den oder an dessen Ordre abgeliefert werden soll, und es liegt kein Grund vor, als solchen nicht auch den Frachtführer zu bezeichnen. Zu beachten ist jedoch, daß der Ladeschein nur an die Ordre desjenigen Frachtführers gestellt werden kann, welcher ihn unterzeichnet bezw. ausgestellt hat. Mit Recht bemerkt zu der korrespondirenden Stelle des Seerechts (Art. 646 Alin. 2) C. F. Koch (S. 580 Anm. 152): „Der Schiffer, welcher das Konnossement ausgestellt und unterzeichnet hat. Es muß nicht „der Schiffer" als solcher, sondern eine namhafte Person als Empfänger bezeichnet sein, und diese Person kann der Unterzeichner des Konnossements sein, wie beim Wechsel der Aussteller auch Remittent sein kann." (Prot. S. 4006, vgl. noch Makower Anm. 145 zu Art. 646 und Prot. S. 4006, A. W.-O. Art. 6.)

Wie Inhaber- und Blankokonnossemente, so sind auch Ladescheine auf den Inhaber oder in blanco (— für den Namen des Empfängers ist ein offener Raum gelassen —) im deutschen Handelsverkehre nicht üblich und daher weder der Frachtführer zur Ausstellung, noch der Empfänger zur Entgegennahme solcher ungewöhnlichen Ladescheine verbunden. Indeß das Deutsche Handelsgesetzbuch schließt sie nicht grundsätzlich aus, da es die Gültigkeit der Ladescheine überhaupt nicht an bestimmte Formen bindet. (Vgl. Goldschmidt S. 674, 675 und Anm. 27, 28, I. Preuß. Entw. § 531, Berl. Konfer. Prot. S. 137, Mot. S. 263, 264, Prot. S. 2212. — Goldschmidt macht hierbei mit Recht auf den Widerspruch bei C. F. Koch Art. 644 Anm. 144 und 147a. aufmerksam.)

Ist der Ladeschein in blanco gestellt, d. h. fehlt der Name des Empfängers, ohne daß der Ladeschein an Ordre gestellt ist, so hat der Absender (Inhaber) spätestens nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte den Empfänger zu benennen oder selbst abzunehmen, widrigenfalls der Frachtführer nach Art. 407 verfahren darf. (Vgl. Art. 419.) Die Angabe einer Nothadresse als nothwendiges Requisit des Ladescheins wurde abgelehnt (Prot. S. 1241, 1250, Puchelt II. S. 405 Nr. 3, Makower S. 410 Anm. 38, Goldschmidt § 75 S. 761 Anm. 83), weil angenommen wurde, der Verkehr werde auch hier, wie bei dem Seehandel bereits geschehen, die nöthigen Maßregeln hervorbringen, damit der Frachtführer und der legitimirte Empfänger sich finden könnten.

Wird ein nicht indossabler bezw. ein nicht an Ordre lautender Ladeschein indossirt, so können ihm die mit dem Indossament verbundenen Rechtswirkungen zwar nicht beigemessen werden. Wohl aber ist nach der Absicht der Parteien zu prüfen, ob in dem Indossament nicht eine Cession liegen solle und es sind, wenn diese formell und materiell als vorliegend angenommen werden kann, dem Indossa-

ment eines nicht indossabeln Ladescheins die Rechtswirkungen der Cession beizulegen. In diesem Sinne bemerkt C. F. Koch (Art. 417 Anm. 57a. S. 423): „Die Form des Indossaments wird zwar auch zur Uebertragung eines nicht an Ordre lautenden Ladescheins gebraucht und legitimirt zum Empfange ebenso gut wie eine Cession, aber das Indossament hat hier auch nur die Bedeutung und Wirkung einer Cession oder Vollmacht und der Frachtführer bezw. Empfänger muß bei der Prüfung vorsichtig sein."

Vgl. noch C. F. Koch Art. 647 Anm. 155 und Prot. S. 2237, 2238, v. Kräwell S. 591, Brix S. 415, Lesse im Centr.-Org. VI, S. 39, 40, N. F. I. S. 68, II. S. 47 und Busch's Arch. Bd. IX: S. 15, 16, Goldschmidt § 75 S. 761 Anm. 84.

Die Forderung aus einem indossabeln bezw. an Ordre gestellten Ladescheine kann statt durch Indossament auch durch Cession übertragen werden. In diesem Falle zieht aber der Uebertragungsakt nur die Rechtswirkungen der Cession, nicht die des Indossaments nach sich. Die Cession braucht nicht nothwendig schriftlich, kann vielmehr auch formlos sein, insoweit dies nach dem Handelsgesetzbuch bezw. den in Betracht kommenden Landesgesetzen zulässig ist.

„In der besonderen Natur des Ladescheins — führt das Reichsoberhandelsgericht aus — und speziell in seiner Indossabilität liegt kein Grund, der die rechtliche Zulässigkeit und Wirksamkeit der Cession der aus demselben erworbenen Rechte ausschlösse. Die konkreten Ladescheine waren lediglich an Ordre gestellt; berechtigt aus ihnen war also nach Art. 414 Nr. 4 H.-G.-B. der Absender. Es liegt nun nicht etwa nur soviel vor, daß der Absender die nicht indossirten Ladescheine an Kl. übergeben, sondern es steht fest, daß er die Güter, über welche die Ladescheine gezeichnet waren, an Kl. verkauft, und daß er in Folge dessen die Ladescheine dem Käufer übersandt hat .... Es ist hiernach evident, daß der Absender die Absicht, die ihm gegen den Frachtführer zustehenden Rechte seinem Käufer zu übertragen, nicht nur gehabt, sondern auch zur Ausführung gebracht hat; und da diese Uebertragung nicht durch Indossament der Ladescheine erfolgt ist, so ist das beabsichtigte Rechtsgeschäft als Cession aufzufassen. Da die Cession aber nach § 962 des Sächs. bürg. G.-B. formlos erfolgen kann, so ist dieselbe als durch die materiell kausirte Uebertragung der Dokumente als zu Stande gekommen anzusehen."

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 13. September 1879, Entsch. Bd. 25 S. 340.

Vgl. noch die analoge Entscheidung des Kammergerichts zu Berlin vom 7. Oktober 1865, Busch Bd. IX. S. 275.

Die Rechtswirkungen, welche die Uebertragung des an Ordre gestellten Ladescheins durch Indossament in obligatorischer wie dinglicher Hinsicht nach sich zieht, sind in den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über den Ladeschein (Art. 413—419) nicht vollständig entwickelt, wohl vornehmlich deshalb, weil — wie der Ladeschein überhaupt — so insbesondere dessen Indossirung im Binnenfrachtverkehre nicht häufig vorkommt. Nach der bereits früher (Anm. 158 S. 8 f.) eingehend begründeten Annahme muß hiernach in Betreff der Rechtswirkungen der Indossirung des Ladescheins auf die entsprechenden Vorschriften des Seerechts (Art. 647 bis 652 und 661) Bezug genommen bezw. deren analoge Anwendung für zutreffend erachtet werden.

Nach der obligatorischen Seite hin gilt somit in Ergänzung des Art. 416 der im Art. 661 aufgestellte Grundsatz dahin, daß, nachdem ein Frachtführer einen

an Ordre lautenden Ladeschein ausgestellt hat, er den Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung der Güter nur dann Folge leisten darf, wenn ihm sämmtliche Exemplare des Ladescheins (vgl. Art. 413 Anm. 159 S. 19) zurückgegeben werden. Und dasselbe gilt in Ansehung der Forderungen eines Ladescheininhabers auf Auslieferung der Güter, so lange der Frachtführer den Bestimmungsort nicht erreicht hat. Handelt er diesen Bestimmungen entgegen, so bleibt er dem rechtmäßigen Inhaber des Ladescheins verpflichtet. (Vgl. Art. 416 Anm. 177. — Der Grundsatz des Art. 647 Al. 2 des Seerechts in Betreff der Legitimation zur Empfangnahme der Güter ist zwar konform in Art. 417 für den Ladeschein dahin ausgesprochen, daß zur Empfangnahme des Gutes derjenige legitimirt ist, an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll, oder auf welchen der Ladeschein, wenn er an Ordre lautet, durch Indossament übertragen ist.

Vgl. hierzu das Erk. des R.-O.-H.-G. vom 12. Dezember 1874, Entsch. Bd. 15 S. 226 (ausführlich bei Art. 417 Anm. 179, 180) mitgetheilt.

Eine Ergänzung bedarf aber dieser Grundsatz aus dem Art. 648 des Seerechts: darnach ist, wenn sich mehrere legitimirte Ladescheininhaber melden, der Frachtführer verpflichtet, sie sämmtlich zurückzuweisen, die Güter gerichtlich oder in einer anderen sicheren Weise niederzulegen und die Ladescheininhaber, welche sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe seines Verfahrens hiervon zu benachrichtigen (Art. 407). Auch ist er, wenn die Niederlegung nicht gerichtlich geschieht, befugt, über sein Verfahren und dessen Gründe eine öffentliche Urkunde errichten zu lassen und wegen deren Kosten in gleicher Art wie wegen der Fracht sich an die Güter zu halten (Art. 626, 648.

Nach der dinglichen Seite gilt aus den oben (Art. 413 Anm. 158 S. 11 f.) eingehend erörterten Gründen der für das Konnossement aufgestellte wichtige Grundsatz, daß die Uebergabe des an Ordre lautenden Papiers an denjenigen, welcher durch dasselbe zur Empfangnahme legitimirt wird, sobald die Güter wirklich verladen sind, für den Erwerb der von der Uebergabe der Güter abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen hat, wie die Uebergabe der Güter selbst. Desgleichen finden die damit zusammenhängenden Normen der Art. 650 und 651 H.-G.-B. auf den Ladeschein analoge Anwendung. (Anm. 158 S. 15, 16.)

Bemerkenswerth ist hierbei folgende Entscheidung des Reichsoberhandelsgerichts:

„Das Handelsgesetzbuch legt zwar in Art. 649 nur der Uebergabe des an Ordre lautenden Konnossements an denjenigen, welcher durch dasselbe zur Empfangnahme legitimirt wird, für den Erwerb der von der Uebergabe der Güter abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen bei, wie der Uebergabe der Güter selbst. Hieraus folgt aber keineswegs die Absicht, diejenigen Landesgesetze, welche auch nicht an Ordre lautenden Konnossementen die gleiche Wirkung beilegen, aufzuheben. Vielmehr bleiben diese bestehen und es ist — cfr. Art. 1 H.-G.-B. — aus Art. 649 ein argumentum e contrario nicht herzuleiten."

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 19. November 1873, Entsch. Bd. 11 S. 418, vgl. auch das Erk. des Reichsger. vom 1. Oktober 1881, Entsch. Bd. 5 S. 79, 80.

166) „**5. Den Ort der Ablieferung.**"

Fünftens gehört die Angabe des Orts der Ablieferung zum Inhalte des Ladescheins. Diese Bestimmung findet sich wörtlich auch in Art. 392 Nr. 5

H.-G.-B., betreffend den Inhalt des Frachtbriefs, so daß auf die dort gegebenen Erläuterungen (Bd. I. Anm. 16. S. 88) Bezug genommen werden kann. Zusätzlich ist jedoch noch Folgendes zu bemerken: Die entsprechende Bestimmung des Seerechts über den Inhalt des Seekonnossements (Art. 645 Nr. 6) lautet:

„Den Löschungshafen oder den Ort, an welchem Ordre über denselben einzuholen ist.“

Es ist anzunehmen, daß — weil der Ladeschein denselben Verkehrszweck wie das Konnossement besitzt, — aus dem gleichen legislatorischen Grunde auch die Worte des Art. 415 Nr. 5 entsprechend dahin ergänzt werden müssen, daß an Stelle der definitiven Angabe des Ablieferungsorts auch die Angabe des Orts genügt, an welchem Ordre über den Ablieferungsort einzuholen ist.“

Der I. Preuß. Entw. enthielt in Betreff des Konnossements im § 531 allerdings auch nur die Worte: „den Hafen der Ausladung.“ In der Berliner Sachverständigenkonferenz (Prot. S. 137) wurde aber hierzu bereits erinnert, daß sich der Hafen der Ausladung nicht stets angeben lasse, weil der Schiffer häufig erst unterwegs Ordre über den Bestimmungsort einhole, und deshalb beschlossen, durch einen Zusatz auszudrücken, daß der Hafen der Ausladung von einer anderwärts einzuholenden Ordre abhängig gemacht werden könne. In Rücksicht auf diesen Beschluß lautete die korrespondirende Stelle des II. Preuß. Entwurfs Art. 484 Nr. 4 und Satz 3:

„Jedes Konnossement muß enthalten ..... den Hafen der Ausladung. Der Hafen der Ausladung kann in der Art bezeichnet werden, daß ein Ort, an welchem Ordre über denselben einzuholen ist, bestimmt wird.“

Und hierzu bemerken die Motive (S. 265): „Ebenso gestattet der Entwurf als unbedenklich, den Bestimmungsort der Ladung nicht direkt, sondern in der Art zu bezeichnen, daß ein Ort genannt wird, wo die Angabe erfolgen würde. Es bezieht sich dies auf die Fälle, wo der Ablader es von der späteren Kunjunktur abhängen lassen will, in welchem Hafen er die Waare verkauft. Er läßt das Schiff dann einstweilen die Reise antreten, und schickt nach einem Zwischenhafen, den es anlaufen muß, die Ordre über den gewählten Löschungsplatz.“

In die Bestimmungen über den Inhalt des Ladescheins ist zwar ein gleicher Zusatz nicht aufgenommen worden, er ist aber, weil dieselben Gründe auch auf den Ladescheinverkehr passen und in Rücksicht auf die analoge Anwendung der seerechtlichen Bestimmungen, für den Ladeschein selbstverständlich, wie Goldschmidt (I. 2 § 75 S. 761 Anm. 83) mit Recht zu Art. 415 Nr. 5 bemerkt: „Der nicht aufgenommene Inhalt von § 6 des Art. 645 ist selbstverständlich.“

167) **„6. Die Bestimmung in Ansehung der Fracht.“**

Sechstens folgt als Erforderniß des Ladescheininhalts ganz konform mit Art. 392 Nr. 6 (Frachtbrief) „die Bestimmung in Ansehung der Fracht.“ Es gelten daher im Wesentlichen die zu Art. 392 Nr. 6 gemachten Bemerkungen. (Vgl. Bd. I. Anm. 17. S. 89.)

Auch hier verlangte der I. Preußische Entwurf direkt die Angabe der bedungenen Fracht. Aber schon in der Berliner Konferenz (Prot. S. 137) wurde dagegen erinnert, daß die Höhe der Fracht oft nicht direkt, sondern durch Bezugnahme

auf die Charteparties angegeben werde, und man war einig darüber, daß dies genüge und daß überhaupt der Bezugnahme auch auf sonstige Bedingungen der Charte-partie nichts entgegenstehe. Demgemäß enthielt der II. Preuß. Entwurf (Art. 484) den Zusatz: „die Fracht kann durch Bezugnahme auf die Charteparties angegeben werden." (Vgl. Mot. S. 265.)

In der I. Seerechtslesung (Hamburg) wurde sodann beantragt und beschlossen statt „die bedungene Fracht", „die Bestimmung in Betreff der Fracht" zu setzen da die Fassung des Entwurfs auf die Fälle nicht passen würde, in denen nach der Charteparties das Konnossement „Franko Fracht" gezeichnet werden solle oder dem Verfrachter statt einer bestimmten Fracht ein Antheil am Gewinn zugesichert ist u. dgl. (Prot. S. 2211. Art. 523.)

In der II. Seerechtslesung wurde dies beibehalten (mit der nur redaktionellen Modifikation: „in Ansehung der Fracht" Art. 645 Nr. 8). In Uebereinstimmung damit wurde beschlossen, betreffs des Ladescheins die in I. und II. Lesung (Art. 389 Nr. 6 bezw. Art. 386 Nr. 6) gewählte Fassung „den bedungenen Frachtpreis" bezw. „den Frachtlohn" in die Worte: „die Bestimmung in Ansehung der Fracht" umzuwandeln, da es auch bei anderem Frachtverkehr vorkommen könne, daß der Empfänger gar keine Fracht oder nur einen Theil der bedungenen Fracht zu bezahlen habe, und letztere ganz oder theilweise dem Absender zur Last falle.

Prot. S. 4770, 4771, 5105, Goldschmidt § 71 S. 670 Anm. 15 und § 75 S. 76? Anm. 83, Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 423.

Die Bedeutung dieser Aenderung des ursprünglichen Entwurfs liegt also darin daß — wie bei Art. 392 — nicht die direkte Angabe des Frachtpreises, in einem in Zahlen ausgedrückten Betrage, erforderlich ist, sondern daß es genügt, wenn im Ladeschein eine Bestimmung enthalten ist, aus welcher mit Sicherheit auf die in Betreff der Fracht vereinbarten Modalitäten geschlossen werden kann, also auch z. B. auf die Stipulation gänzlicher oder theilweiser Frankirung, Bezugnahme auf übliche oder tarifmäßige Transportgebühren 2c.

Vgl. noch Puchelt II. S. 405 Nr. 4 und über einen Fall widersprechender Angabe der Fracht im Originale und Duplikate des Ladescheins: das Erk. des Hand.-Ger. zu Lübeck vom 19. September 1871, Busch's Arch. Bd. 27 (N. F. Bd. 2) S. 151.

168) „7. **Den Ort und Tag der Ausstellung.**"

Hieran schließt sich siebentens: „der Ort und Tag der Ausstellung" d. h. derjenige Ort und Tag, wo der Frachtführer bezw. der legitimirte Vertreter desselben den Ladeschein ausstellt. (Vgl. Anm. 159 S. 20 f. und Anm. 169 S. 48.) Diese Bestimmung ist — konform der Vorschrift des Art. 392 Nr. 7 — in Betreff des Ladescheins bereits in den Entwurf der I. Nürnberger Lesung (Prot. S. 845 bis 849) aufgenommen (Art. 389 Nr. 7) und unverändert beibehalten worden (vgl. Entw. II. Lesung Art. 386 Nr. 7), während die korrespondirende Bestimmung für das Seekonnossement (im Preuß. Entw. fehlend: Art. 484) erst später in Folge der I. Seerechtslesung (Hamburg Prot. S. 2211 Art. 523) Aufnahme gefunden hat. (Art. 645 Nr. 9.)

Hinsichtlich der Erläuterung der Worte: „den Ort und Tag der Ausstellung" kann im Wesentlichen auf die Ausführungen zu Art. 392 Nr. 7 (vgl. Bd. I. An-

merkung 18 S. 90, 91) Bezug genommen werden. Bemerkenswerth sind noch folgende hierher gehörige Entscheidungen:

Der Schiffer, ebenso wie der Rheder haften — arg. Art. 478, 479 H.-G.-B. — den Konnossementsinhabern für den Schaden, welcher diesen aus unrichtiger Datirung (z. B. aus der Antedatirung) des vom Schiffer gezeichneten Konnossements entsteht. Hierbei kommt die Frage, ob der Schiffer zur Datirung des Konnossements überhaupt verpflichtet sei, nicht in Betracht, weil der Schiffer in diesem Falle nicht durch die Unterlassung der Datirung des Konnossements, sondern durch deren wahrheitswidrige Datirung ein Verschulden begeht. Die Stellung des Schiffers und Rheders dem Ablader gegenüber, welcher das Konnossement wahrheitswidrig datiren läßt, ist hierbei verschieden von derjenigen dem späteren Konnossementserwerber gegenüber. Selbst wenn am Abladungs- (Versand-) Orte z. B. die Usance besteht, Konnossemente zu zeichnen, ohne daß die Waare vollständig in das Schiff geladen ist, wird dadurch die Verantwortlichkeit des Schiffers für die Richtigkeit der Konnossementsangaben bezw. der Zeitangabe der Verladung dem Konnossementserwerber gegenüber nicht aufgehoben.

Erkannt vom I. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 30. Mai 1879, Entsch. Bd. 25 S. 192.

Dieser Annahme hat sich in einem analogen Falle auch das Reichsgericht angeschlossen. Vgl. über die Liquidation des dem Konnossementserwerber wegen falscher Datirung des Konnossements vom Schiffer und Rheder zu leistenden Schadensersatzes:

Erk. des I. Civ.-Sen. des R.-G. vom 15. Dezember 1880, Entsch. Bd. 3 S. 101—104.

Ein Vergleich der im Art. 392 aufgeführten Erfordernisse des Inhalts des Frachtbriefs mit den im Art. 414 für den Inhalt des Ladescheins angegebenen Erfordernissen ergiebt, daß Art. 392 noch die dem Art. 414 fehlende Bestimmung enthält, wonach in den Frachtbrief — abgesehen von den Erfordernissen Nr. 1—7 — auch aufzunehmen sind: „die besonderen Vereinbarungen, welche die Parteien etwa noch über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher der Transport bewirkt werden soll, und über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung getroffen haben." Es unterliegt keinem Zweifel, daß auch in den Ladeschein in gleicher Weise derartige Vereinbarungen aufgenommen werden dürfen. (Vgl. Puchelt II. S. 405 Nr. 5, Brix S. 413, Gad S. 299.) Nothwendig ist es nicht, zumal es sich hierbei nicht um wesentliche Bestandtheile handelt und überdies das Nebeneinanderlaufen von Frachtbrief und Ladeschein bei demselben Transport durchaus statthaft ist, die qu. Vereinbarungen also auch in ersterem Platz finden können. Nur sind sie alsdann für den Empfänger nicht entscheidend, wenn nicht auch im Ladeschein darauf Bezug genommen ist, da zwischen Empfänger und Frachtführer anderenfalls nur der Ladeschein maßgebend ist (Art. 415).

Auch von den im Art. 645 für das Seekonnossement angegebenen Erfordernissen weicht Art. 415 — abgesehen von den schon früher zur Sprache gebrachten Verschiedenheiten — hauptsächlich darin ab, daß Art. 645 drei Erfordernisse enthält, welche dem Art. 415 fehlen, nämlich:

1. den Namen und die Nationalität des Schiffs,
2. den Abladungshafen (sc. Versandort),
3. die Zahl der ausgestellten Exemplare.

Die Angaben ad 1 u. 2 würden zwar auch bei Ladescheinen — im Verkehre auf Flüssen und und Binnen-Seen — möglich sein, sie sind jedoch im Binnen-

verkehre nicht gebräuchlich und deshalb im Gesetze nicht vorgeschrieben. Aus gleichem Grunde hat auch die Angabe ad 3 in das Gesetz keine Aufnahme gefunden, wenngleich die Ausstellung des Ladescheins in mehreren Exemplaren an sich statthaft ist (Anm. 159 S. 18 f.).

169) **„Der Ladeschein muß von dem Frachtführer unterzeichnet sein.“**

Das Alinea 2 des Art. 414 H.-G.-B. führt noch ein weiteres wichtiges Erforderniß des Ladescheininhalts an, welches sich von den im Alinea 1 aufgeführten 7 Bestandtheilen dadurch wesentlich unterscheidet, daß letzere nur fakultativ sind während jenes obligatorisch vorgeschrieben ist. Alinea 2 schreibt vor:

„Der Ladeschein muß von dem Frachtführer unterzeichnet sein“

und weist durch das Wort „muß“ und seine gesonderte Stellung zur Genüge auf den gedachten wichtigen Unterschied hin.

Wenngleich man sich nach Maßgabe des in I. Lesung gefaßten Beschlusses (Prot. S. 451) in den Vorschriften über den Ladeschein nicht nur materiell, sondern auch formell im Wesentlichen an die Analogie des Seekonnossements gehalten hat (vgl. Art. 645 und Art. 414), so tritt doch hier ein Unterschied insofern hervor, als die seerechtlichen Bestimmungen eine Unterzeichnung des Konnossements durch den Schiffer nicht ausdrücklich vorschreiben. Art. 644 Alin. 1 H.-G.-B. schreibt nur vor, daß der Schiffer ein Konnossement auf Verlangen des Abladers „auszustellen“ hat. Und „Ausstellen“ ist — wie bereits wiederholt bemerkt (Bd. I. Anm. 8, Bd. III. Anm. 159) — an sich nicht identisch mit „Unterzeichnen.“ Indeß diese Verschiedenheit der Vorschriften über Konnossement und Ladeschein ist nur eine äußerliche. Wie aus den Verhandlungen über die Form des Seekonnossements hervorgeht, ist die Vorschrift, daß dasselbe vom Schiffer unterzeichnet sein müsse, nur deshalb fortgeblieben, weil man sie einerseits für selbstverständlich hielt und weil man andererseits aus Zweckmäßigkeitsgründen und in Berücksichtigung des Verkehrsgebrauchs die Arten und Formen der Unterschrift nicht präzisiren und vinkuliren wollte — eine Absicht, die man am besten dadurch zu erreichen glaubte, daß man über die Unterzeichnung des Konnossements nichts in das Gesetz aufnahm.

Vgl. I. Preuß. Entw. § 530, Prot. der Berl. Konfer. S. 137, II. Preuß.-Entw. Art. 484 Mot. S. 264, 265, I. Seerechts-Lesg. Prot. S. 2193, 2194, 2211, 2212, Entw. Art. 523. II. Lesg. Prot. S. 4005, 4006, Goldschmidt § 71 S. 671 Anm. 18, C. F. Koch S. 575 Anm. 145, Makower S. 396 Anm. 152.

Hinsichtlich des Ladescheins hatte man dieses Bedenken nicht. Es wurde daher aus dem Preußischen Entwurf Art. 319, in welchem für die ursprünglich an Stelle der Ladescheine in Aussicht genommenen Frachtbriefduplikate die Unterschrift des Frachtführers vorgeschrieben war, in die Bestimmungen über den Ladeschein die obligatorische Vorschrift der Unterzeichnung durch den Frachtführer herübergenommen.

Vgl. Preuß. Entw. Art. 319, I. Lesg. S. 847 f., Entw. I. Lesg. Art. 349 Alin. 2, II. Lesg. Prot. S. 1242, 1247, 1250, Entw. II. Lesg. Art. 386 Alin. 2, III. Lesg. Prot. S. 4771, Goldschmidt § 75 S. 761 Anm. 85.

Darnach macht der Mangel der Unterschrift den Ladeschein ungültig. (Vgl. C. F. Koch S. 421 Anm. 54, Gad S. 299, Goldschmidt § 75 S. 761, Puchelt II. S. 405 Nr. 6, Makower Anm. zu Art. 414.)

Ueber die Form der Unterschrift enthält Art. 414 keine Bestimmung. Die Hinzufügung des Vornamens ist nur dann nothwendig, wenn durch den Nachnamen die Person des Frachtführers nicht zweifellos bezeichnet werden kann. Durch Unterstempelung kann die Namensunterschrift nicht ersetzt werden. (Keyßner S. 473, Puchelt II. S. 405.) Im Uebrigen ist Mangels einer Vorschrift im Handelsgesetzbuch bei Zweifel über die gültige Form der Unterschrift nach den maßgebenden Landesgesetzen zu entscheiden; insbesondere auch hinsichtlich der Unterzeichnung durch Schreibensunkundige. In den Berathungen sprachen sich zwar mehrere Mitglieder dafür aus, daß der schreibensunkundige Frachtführer mit Kreuzen zc. unterzeichnen zc. und von Zeugen die Echtheit seiner Unterschrift bestätigen lassen könne. (Prot. S. 849, vgl. auch Goldschmidt § 75 S. 761 Anm. 85, v. Kräwel S. 587, 588, Brix S. 413, v. Stubenrauch S. 521.) Indeß generell läßt sich dies nicht entscheiden, sondern hängt von den betreffenden Landesgesetzen ab. (Keyßner S. 473, Puchelt II. S. 405 Nr. 6, Blodig S. 489.)

Die Unterschrift muß entweder vom Frachtführer selbst herrühren oder doch von einem hierzu legitimirten Vertreter desselben. In dieser Hinsicht hat das Deutsche Reichsgericht angenommen: „Das Konnossement kann auch von einer anderen Person, als vom Schiffer gültig ausgestellt und unterschrieben werden. Es ist nicht unbedingt nothwendig, daß die Unterschrift vom Schiffer selbst herrühre, sie darf auch durch einen Vertreter desselben erfolgen, wenn nur das Vollmachtsverhältniß thatsächlich festgestellt werden kann.“

Erkannt vom I. Civ.-Sen. des R.-G. unterm 9. Oktober 1880 Bd. 2 S. 127.

Und in Uebereinstimmung mit diesem Grundsatze hat schon vorher das R.-O.-H.-G. in einem Falle, in welchem das betreffende Schiff im Ladeschein ausdrücklich als „Schleppkahn des Befrachtungsvereins“ bezeichnet worden war, unter Berücksichtigung der gesammten thatsächlichen Verhältnisse angenommen, daß der unterzeichnete Schiffer nicht für sich selbst, sondern nur in Vertretung des Befrachtungsvereins unterzeichnet habe und daraus allein, daß er bei Ausstellung des Ladescheins in eigener Person gesprochen und mit seinem Namen unterzeichnet habe, noch nicht gefolgert werden könne, daß er persönlich verhaftet sei.

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 14. April 1875, Entsch. Bd. 17 S. 96.

„Die Regel ist, daß der Kapitain das Konnossement zu zeichnen hat. (Art. 644 H.-G.-B.) Nur er ist befugt, sich, Schiff und Fracht nach Maßgabe des Konnossements zu obligiren, wie ihm die gehörige Verladung, Verfrachtung und Ablieferung der Ladung obliegt. Ausnahmsweise treten in Nothfällen Andere für ihn ein; ausnahmsweise kann er unter eigener Verantwortung die Konnossemente durch von ihm selbst bestellte oder anerkannte Vertreter zeichnen lassen. Aber die Schiffsagenten sind als solche zur Konnossementszeichnung keineswegs befugt. Nur bei großen, regelmäßige Fahrten vollbringenden Dampfern pflegen Agenturen oder Expeditionen mit selbstständiger Zeichnung der Konnossemente von der Rhederei betraut zu sein. In anderen Fällen kommt es darauf an, ob der Agent vom Kapitain beauftragt ist, das Konnossement zu zeichnen. Ist dies der Fall, so ist der Kapitain daraus obligirt, wenn nicht, so besteht eine gültige Konnossementszeichnung nicht.“

Erkannt vom I. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 20. Oktober 1874, Entsch. Bd. 14 S. 336.

„Der Rheder eines Flußfahrzeuges wird durch Mitunterzeichnung des vom Schiffer ausgestellten Ladescheines für die richtige Ablieferung der Ladung mit ver-

pflichtet, insbesondere wenn nachweislich die Mitunterschrift den Zweck der Garantie für die Erfüllung der in dem Ladescheine verbrieften Verpflichtungen hat."

Erkannt vom Komm.- und Adm.-Koll. Königsberg unterm 25. April 1871, Centr.-Org. N. F. Bd. 9 S. 202.

170) **„Der Absender hat dem Frachtführer auf dessen Verlangen eine von ihm unterzeichnete gleichlautende Kopie des Ladescheins auszuhändigen."**

Das Alinea 3 des Art. 414 enthält die ihrem Inhalte nach nicht sowohl zu Art. 414, als vielmehr zu Art. 413 H.-G.-B. gehörige Vorschrift, daß — die Ausstellung eines Ladescheins gemäß Art. 413 vorausgesetzt — dem Frachtführer auf dessen Verlangen vom Absender eine von diesem unterzeichnete Kopie des Ladescheins auszuhändigen ist.

Die Aushändigung dieser Kopie Seitens des Absenders an den Frachtführer hat also nicht stets und ohne Weiteres zu erfolgen, sondern nur auf Verlangen des letzteren. Auch ist diese Kopie nicht zu verwechseln mit den in Anm. 159 S. 18, 19 erwähnten Duplikaten 2c. des Ladescheines und ebensowenig mit dem Frachtbriefe. Der Zweck der Kopie ist ein wesentlich anderer.

Nachdem in den Entwurf I. Lesg. (vgl. Art. 349) eine derartige Bestimmung nicht aufgenommen worden war, wurde der Antrag auf Aufnahme derselben in II. Lesung gestellt und damit begründet, daß der Frachtführer seiner selbst und der Zollbehörde wegen ein vom Absender unterzeichnetes Dokument in Händen haben müsse (Prot. S. 1241). Allerdings ging man dabei, wie die weitere Begründung zeigt, von der Annahme aus, daß die Ausstellung des Ladescheins die gleichzeitige Ausstellung eines Frachtbriefes ausschließe; die vom Absender unterzeichnete, dem Frachtführer ausgehändigte Kopie des Ladescheines also zugleich den Frachtbrief ersetzen solle. Der Antrag wurde aber, obwohl man die Ausstellung von Frachtbriefen neben den Ladescheinen für zulässig erklärte, dennoch angenommen (Prot. S. 1241, 1242, 1247, 1250), so daß bei demselben Tansporte Ladeschein, Frachtbrief und Kopie des Ladescheins möglich und statthaft sind.

Die vom Absender unterzeichnete Kopie des Ladescheins hat den Zweck, dem Frachtführer gegebenenfalls als Beweisurkunde über den Inhalt seiner durch das Originalkonnossement übernommenen Verpflichtungen sowohl gegenüber dem Absender wie auch dem Empfänger zu dienen. Ihr Zweck weicht insofern von dem des Frachtbriefs ab, als letzterer Beweisurkunde über den Frachtvertrag, die Ladescheinkopie dagegen über den Konnossementsinhalt ist, beides aber — bei demselben Transport — nicht nothwendig identisch zu sein braucht. Eine solche vom Absender unterzeichnete Kopie kann daher — wie v. Hahn II. S. 499, 500 § 4 zutreffend bemerkt — auch neben dem Frachtbriefe für den Frachtführer von wesentlichem Interesse sein, weil er sich durch dieselbe gegen etwaige vom Absender oder Empfänger auf Grund der Art. 402 bis 405 H.-G.-B. geltend gemachte Ansprüche am sichersten vertheidigen kann.

Dieser Zweck ergiebt sich auch aus der Begründung, welche in den Berathungen des Seerechts für die entsprechende Vorschrift des Art. 644 Alin. 3:

„Dem Schiffer ist auf sein Verlangen von dem Ablader eine mit der Unterschrift des letzteren versehene Abschrift des Konnossements zu ertheilen."

sich findet.

Der I. Preuß. Entw. § 530 Satz 2 bestimmte, daß dem Schiffer ein vom Ablader unterzeichnetes Exemplar des Konnossements zugestellt wurde. Diese Bestimmung wurde in der Berliner Konferenz gestrichen (Prot. S. 137) und diese Streichung in den Motiven zum Art. 483 des II. Preuß. Entw. eingehend motivirt (Mot. S. 264).

In der I. Seerechtslesung wurde jedoch bei Berathung des Art. 483 beantragt, auszusprechen, der Schiffer sei berechtigt zu verlangen, daß der Ablader ihm ein Exemplar des Konnossements unterschreibe. Zur Begründung dieses Antrages wurde angeführt: In der Mehrzahl der neueren Gesetzgebungen sei die Mitunterschrift des Konnossements durch den Ablader vorgeschrieben. Diese Bestimmung habe sich als höchst nützlich erwiesen und sollte für das Deutsche Seerecht wenigstens bezüglich des Exemplares, welches schon jetzt gewöhnlich für den Schiffer ausgeschrieben werde, um in dessen Hand zurückzubleiben, in dem Sinne angenommen werden, daß der Ablader dasselbe auf Verlangen des Schiffers zu unterzeichnen schuldig sei. Denn der Letztere komme nicht selten in die Lage, sich auf sein Konnossement berufen und mit demselben seine Ansprüche begründen zu müssen. Wenn derselbe z. B. am Bestimmungsorte den Empfänger der Ladung nicht finden könne, oder der Letztere die Annahme der Ladung verweigere und nun die Ladung deponirt und sodann verkauft werden solle, um aus dem Erlöse die Fracht zu zahlen, bleibe dem Schiffer zum Nachweis seiner Ansprüche in der Regel nichts Anderes als das Konnossement übrig. Ebenso verhalte sich die Sache, wenn er die Fracht versichert habe und die Assekuranzsumme vom Versicherer einheben wolle u. dgl. Nun dürfe man nicht außer Acht lassen, daß das Konnossement als ein vom Schiffer selbst ausgestelltes Dokument, wenn es von ihm produzirt werde, zu seinen Gunsten keinen Beweis mache. Es sei deshalb höchst wünschenswerth, ihm ein Mittel an die Hand zu geben, wodurch er sich ein Dokument verschaffen kann, dessen Inhalt wenigstens gegenüber dem Ablader als das richtige gelten müsse. Dies werde durch die Unterschrift des Letzteren erreicht; denn diese enthalte ein Anerkenntniß, daß der Inhalt des betreffenden Exemplars der richtige sei, also gewissermaßen eine Beglaubigung seines Inhalts. Namentlich wenn in Folge eines Versehens u. dgl. die verschiedenen Exemplare der Konnossemente nicht ganz übereinstimmten, sei ein solches Anerkenntniß von der höchsten Wichtigkeit. Von selbst verstehe sich übrigens, daß durch die Unterschrift des Abladers nichts weiter als eine Beglaubigung des Konnossements und namentlich nicht die Begründung besonderer Verbindlichkeiten seinerseits bezweckt werde, daß also dadurch die Natur des Konnossements als eines einseitigen Verpflichtungsscheines nicht alterirt werden solle. (Prot. S. 2194, 2195.)

Von anderer Seite wurde in Anerkennung dieser Gründe — lediglich um den Ausdruck „Exemplar" zu vermeiden, der höchst bedenklich sei, weil er zu der falschen Auffassung führen könnte, als sei die dem Schiffer verbleibende Kopie auch ein gültiges Konnossement, welches, wenn es an Dritte begeben wäre, dieselben Wirkungen hätte, wie jedes andere Exemplar — der Vorschlag gemacht, ähnlich wie bezüglich des Ladescheins auszusprechen, daß der Ablader dem Schiffer auf sein Verlangen eine von ihm unterzeichnete Kopie des Konnossements auszuhändigen habe. (Prot. S. 2196.)

Dieser Antrag wurde angenommen und der entsprechende zu Art. 522 des

Entw. I. Lesg. des Seerechts gemachte Zusatz ging als Alin. 3 des Art. 644 unverändert in das Gesetz über.

Die Verhandlungen ergeben, daß die Unterzeichnung der Kopie lediglich den Zweck der Beglaubigung haben soll, welche namentlich bei Abweichung mehrerer Exemplare von einander von Wichtigkeit werden kann, und ferner nur mit der Tendenz, daß die Unterzeichnung auf einer bloßen, nicht begebungsfähigen „Kopie" geschehen solle.

Vgl. Goldschmidt § 71 S. 676 Anm. 30 (u. S. 671 Anm. 19), v. Hahn II. S. 499, 450 § 4, C. F. Koch S. 578 Anm. 146, Makower S. 395 Anm. 148 u. S. 410 Anm. 39, Puchelt II. S. 406 Nr. 7, Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 422, 423.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 415.

Der Ladeschein entscheidet für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger des Guts; die nicht in denselben aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages haben gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist.

Für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgebend.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. fehlt. Motive des Preuß. Entw. fehlen. I. Lesg. Prot. S. 850. Entw. I. Lesg. Art. 350. II. Lesg. Prot. S. 1242, 1247. Entw. II. Lesg. Art. 387. III. Lesg. Prot. S. 4771—4774, 5105. Entw. III. Lesg. Art. 415. Vgl. noch die Materialien zu Art. 653: Preuß. Entw. Art. 486. Motive des Preuß. Entw. S. 266, 267. I. Lesg. Prot. S. 2208—2210, 2213, 2217, 2218, 2226—2228. Entw. I. Lesg. Art. 525, 544 Abs. 1. II. Lesg. Prot. S. 4771—4774, 4007, 4008. Entw. II. Lesg. Art. 653.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des Handelsr. 1. Aufl. I., 1. §§ 31, 32 f. S. 194 f., I., 2 § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 ff. v. Rönne, Ergänz. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Uebersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 ff. Behrend, Handb. d. H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. 1880 S. 1 u. 2. Im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 126—130, 461. Endemann S. 362—364, 741. Goldschmidt, Handb. I., 2 1. Aufl. § 71 S. 678—680, § 72 S. 681 bis 699, § 75 S. 764. v. Hahn II. S. 500, 501. Keyßner S. 471, 474. C. F. Koch S. 422, 582. Makower S. 400, 410, 411. Puchelt II. S. 406, 408. Wengler S. 401, 402. v. Kräwel S. 588, 589. Wehrmann S. 223, 224. Hillig S. 52 f. Gad S. 300. Gareis S. 349, 350. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 423, Bd. 13 S. 455. Kuhn in Busch's Arch. Bd. 6 S. 356. Kowalzig S. 443. Pöhls Handelsr. Bd. III. 1 S. 461, 477—479. Voigt's Neues Arch. Bd. I. S. 487, 497, II. S. 398. Bluntschli-Dahn § 159. Dr. Friedr. Meier, Centr.-Org. N. F. Bd. 6 S. 158—162, Bd. 9 S. 9—12. Scheffer und Groß S. 448. Thöl, H.-R. III. § 44 S. 80—82. Brix S. 414. Lesse im Centr.-Org. Bd. III. Nr. 6.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts: 26. Mai 1871 Bd. 2 S. 317 f. 20. Januar 1872 Bd. 1 S. 200. 30. Juni 1871 Bd. 3 S. 19. 14. Februar 1872 Bd. 5 S. 131 f. 22. Juni 1872 Bd. 6 S. 341. 10. Dezember 1872 Bd. 8 S. 192. 21. Januar 1873 Bd. 8 S. 410. 25. November 1873 Bd. 12 S. 127. 3. Februar 1874 Bd. 12 S. 369. 29. September 1874 Bd. 14 S. 296. 6. November 1874 Bd. 15 S. 141. 8. Dezember 1874 Bd. 15 S. 377. 9. Dezember 1874 Bd. 15 S. 218. 16. Februar 1875 Bd. 16 S. 136. 9. April 1875 Bd. 17 S. 70. 14. April 1875 Bd. 17 S. 96. 30. April 1875 Bd. 17 S. 233. 19. Juni 1875 Bd. 18 S. 128. 5. September 1876 Bd. 20 S. 409. 28. März 1879 Bd. 25 S. 93. 2. Mai 1879 Bd. 25 S. 180. 30. Mai 1879 Bd. 25 S. 192. 15. September 1879 Bd. 25 S. 342. Entscheidungen des Reichsgerichts: 16. Januar 1880 Bd. 1 S. 36. 15. Dezember 1880 Bd. 3 S. 101. 16. April 1881 Bd. 4 S. 87. 1. Oktober 1881 Bd. 5 S. 79. 7. Mai 1881 D. Jur.-Zeitg. Bd. 5 S. 610. Entscheidungen des Oesterr. Obersten Gerichtshofes: 26. Juli 1872 Epstein S. 212, Röll S. 207. 27. September 1876 Röll S. 464.

171) **Prinzip und Entstehung des Art. 415.**

Art. 415 trifft Bestimmung über die Bedeutung des Ladescheins für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Empfänger, sowie zwischen Frachtführer und Absender, und zwar Alinea 1 über die ersteren, Alinea 2 über die letzteren.

Was die Entstehung des Art. 415 anlangt, so ist derselbe der entsprechenden Bestimmung über die Rechtswirkung des Seekonnossements — Art. 653 H.-G.-B. — im Wesentlichen nachgebildet. (Vgl. Anm. 158 S. 2.) Der dem Art. 653 H.-G.-B. zu Grunde liegende Art. 486 des Preuß. Entw. lautete nämlich:

„Das Konnossement entscheidet für die Rechtsverhältnisse zwischen Schiffer und Ladungsempfänger ausschließlich; die nicht in dasselbe übernommenen Bestimmungen des Frachtvertrages gelten als nicht geschrieben, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist.

Für die Rechtsverhältnisse zwischen Schiffer und Ablader bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages verbindlich, soweit im Konnossement nichts Abweichendes enthalten ist."

Diese Bestimmungen waren, wie folgt, motivirt (Mot. S. 266, 267):

Zum Alinea 1: „Durch das Konnossement geht der Schiffer eine selbstständige, von dem Frachtvertrage, auf Grund dessen die Ausstellung des Konnossements erfolgt, an sich ganz unabhängige Verpflichtung ein. Der Frachtvertrag (die Charteparttie) enthält aber häufig Bestimmungen, die wegen ihrer Spezialität in das Konnossement nicht übergegangen sind, Bestimmungen über die Lade- und Löschzeit, über die Höhe der Entschädigung für Ueberliegetage u. dgl. m. Es fragt sich, wie weit solche Bestimmungen und der Inhalt der Chartepartie überhaupt noch neben dem Konnossement Geltung behalten. Der Ladungsempfänger, sofern er von dem Ablader (Absender) verschieden ist, leitet seine Rechte lediglich aus dem Konnossement ab; er kann also weder gegen den Schiffer die von diesem nur im Frachtvertrage übernommenen Verbindlichkeiten geltend machen, noch ist der Schiffer berechtigt, von ihm gegen Ablieferung der Güter eine andere, als die im Konnossement bedungene Gegenleistung zu fordern. Anders ist es, wenn im Konnossement auf einen bestimmten Punkt oder auf den Inhalt der Chartepartie im Allgemeinen ausdrücklich Bezug genommen worden ist. Dann haben der Schiffer und der Ladungsempfänger die Chartepartie ganz oder theilweise zu einer auch für sie verbindlichen Abrede erhoben; der Ladungsempfänger muß sie dann, obgleich er nicht Kontrahent des Frachtvertrages ist, unbedingt auch gegen sich gelten lassen, und es ist seine Sache, wie er sich von dem Inhalte derselben Kenntniß verschaffen will, wenn sie nicht dem Konnossement beigelegt sind."

Zum Alinea 2: „Der Befrachter oder Ablader leitet dagegen seine Rechte aus dem Frachtvertrage ab. Zwar ist er auch derjenige, welchem das Konnossement ausgestellt wird, und er ist insofern, auch wenn er sich nicht selbst als Empfänger bezeichnen läßt, als der aus dem Konnossement ursprünglich Berechtigte anzusehen. Daraus folgt aber nicht, daß er und der Schiffer die Bestimmungen der Chartepartie haben aufheben wollen. Letzteres wäre nur dann der Fall, wenn in der Ausstellung und Annahme des Konnossements eine Novation gefunden werden müßte. Das Konnossement ist aber vielmehr die Ausführung des Frachtvertrages, so daß der Regel nach die in dem ersteren übernommenen Verpflichtungen

denen aus dem letzteren hinzutreten. Nur soweit das Konnossement der Chartepartie widersprechende Bestimmungen enthält, ist anzunehmen, daß der Schiffer und Ablader die Chartepartie haben aufheben wollen, und insoweit entscheidet auch für sie das Konnossement. Im Uebrigen aber bleibt für sie der Inhalt der Chartepartie maßgebend.“

Vorstehenden für das Seekonnossement aufgestellten Grundsätzen und den in der I. Nürnberger Lesung (Prot. S. 450, 845—850) gefaßten Beschlüssen entsprechend, die für den Seetransport geltenden Grundsätze auch auf den Binnentransport auszudehnen, erhielt Art. 350 des nach der I. Nürnberger Lesung aufgestellten Entwurfes folgende Fassung:

„Der Ladeschein entscheidet für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Ladungsempfänger ausschließlich; die nicht in denselben übernommenen Bestimmungen eines etwaigen Frachtvertrages gelten als nicht geschrieben, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist.

Für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages verbindlich, soweit im Ladescheine nichts Abweichendes enthalten ist.“

In der II. Nürnberger Lesung wurde sodann beantragt und beschlossen, den zweiten Satz des ersten Alinea, wohl lediglich um ihn in eine juristisch präzisere Form zu bringen, redaktionell dahin zu ändern:

„Bestimmungen des Frachtvertrages, welche in den Ladeschein nicht aufgenommen sind, haben Dritten gegenüber keine rechtliche Wirkung“,

und auf die beantragte Streichung der Worte: „soweit im Ladeschein nichts Abweichendes enthalten ist“ — allerdings ohne ersichtlichen Grund (Goldschmidt § 71 S. 678 Anm. 35) — eingegangen. (Prot. S. 1242, 1247.) Demgemäß erhielt der bezügliche Artikel 387 des Entwurfs II. Lesung folgende Fassung:

„Der Ladeschein entscheidet für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger des Guts; die nicht in denselben aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages haben gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist.

Für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgebend.“ Diese Fassung wurde unverändert auch in III. Lesung beibehalten und ging in das H.-G.-B. (Art. 415) über. (Prot. S. 4774.)

Die Fassung des korrespondirenden Artikels des Seerechts — Art. 653 — enthält hiervon zwei Abweichungen. Im Allgemeinen wurde für das Seekonnossement bei der I. Lesung des Seerechts eine dem Art. 415 analoge Fassung gewählt. Zugesetzt wurde aber zunächst der für den Binnenverkehr (Ladeschein) nicht praktische, lediglich auf den Seeverkehr Bezug habende 2. Satz des Alinea 2 (Art. 653 H.-G.-B.):

„Wird in Ansehung der Fracht auf den Frachtvertrag verwiesen (z. B. durch die Worte „Fracht laut Chartepartie“), so sind hierin die Bestimmungen über Löschzeit, Ueberliegezeit und Liegezeit nicht als einbegriffen anzusehen.“

Vgl. Prot. S. 2226—2228, Goldschmidt § 75 S. 764 Anm. 94.

Ferner wurde dem Alinea 1 zusätzlich der Passus beigefügt:

„insbesondere muß die Ablieferung der Güter an den Empfänger nach Inhalt des Konnossements erfolgen."

Die Gründe, aus welchen dieser Passus dem Art. 653 H.-G.-B. zugefügt bezw. bei Art. 415 — trotz der nach Form und Inhalt sonst übereinstimmenden Fassung — weggelassen wurde, sind in den Berathungen nicht genügend klargestellt. Als in der III. Nürnb. Lesung die Aufnahme dieses Satzes des Art. 653 auch in den Art. 415 mit Hinweis darauf beantragt wurde, daß dies eine Konsequenz der rechtlichen Natur des Ladescheins und der Uebertragung der über das Konnossement geltenden Prinzipien auf denselben sei, wurde dagegen von der einen Seite nur im Allgemeinen eingewendet, daß die Verhältnisse beider doch nicht vollkommen gleich seien und die Frage überhaupt nicht so einfach zu erledigen sei, weil man unterscheiden müsse, ob die Güter in einer Verpackung übergeben seien oder nicht und ersteres im Binnentransport nicht die Regel bilde, während von der anderen Seite hervorgehoben wurde, daß der betreffende Satz etwas ganz Selbstverständliches enthalte, daß er nur eine einfache Folge des Eingangssatzes sei, mithin der vorliegende Antrag nur eine Verdeutlichung des Entwurfs bezwecke. Schließlich wurde ohne Entscheidung über die sich widersprechenden Meinungen die Aufnahme des fraglichen Passus des Art. 653 in den Art. 415 abgelehnt. (Prot. S. 4771 bis 4774.)

Man darf jedoch, wie Goldschmidt (§ 75 S. 764 Anm. 94) hervorhebt und eingehend begründet, aus diesen unwesentlichen Abweichungen zwischen Art. 653 ff. und Art. 415 keineswegs auf irgendwelche prinzipielle Verschiedenheit in den Bestimmungen beider Artikel schließen. (A. M. v. Hahn II. S. 500 f., C. F. Koch S. 422 Anm. 56, Makower S. 410 Anm. 40 a. u. b.) Im Gegentheil ist nach Inhalt der Materialien wie nach dem Wortlaute beider Artikel die Annahme wohl begründet, daß für die Rechtsverhältnisse des Frachtführers (Schiffers) zum Empfänger und Absender die Ausstellung eines Konnossements im Wesentlichen die gleiche Bedeutung und Rechtswirkung habe, wie die des Ladescheins, und daß die juristische Konstruktion der hierdurch entstehenden Rechtsverhältnisse gleichfalls dieselbe sei. (Vgl. Anm. 158 S. 8 f.) Hält man dies fest, so ergeben sich aus dem Wortlaute und aus den Materialien des Art. 653 und Art. 415 H.-G.-B. für die Auslegung des letzteren im Allgemeinen folgende drei wichtige Grundsätze:

I. Die Verpflichtung des Frachtführers ist nach der ratio legis und dem verkehrsrechtlichen Zwecke des Ladescheins, obwohl derselbe dem Absender ausgestellt wird, doch eine unmittelbar dem Empfänger bezw. dem legitimirten Inhaber des Ladescheins gegenüber eingegangene und somit eine selbstständige, vom Frachtvertrage losgelöste und unabhängige. — Die Forderung des Empfängers ist demungeachtet nicht eine rein formale oder abstrakte, sondern eine auf einem Schuldgrunde beruhende, nämlich auf dem schriftlichen Anerkenntnisse des Empfangs bezw. der Verpflichtung zur Ablieferung des empfangenen Gutes. Der hierüber ausgestellte Ladeschein ist aber allein entscheidend für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger des Guts derartig, daß insbesondere die Ablieferung des Gutes lediglich nach Inhalt des Ladescheins zu erfolgen hat.

II. Nur insofern läßt das Gesetz eine Ausdehnung dieses Grundsatzes zu, als auch diejenigen nicht in den Ladeschein aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages gegenüber dem Empfänger rechtliche Wirkung haben, auf welche im Lade-

scheine ausdrücklich Bezug genommen ist, dieselben mithin auf Grund dieser Bezugnahme zu integrirenden Theilen des Ladescheins werden.

III. Für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtbriefes maßgebend, soweit nicht im Ladeschein Abweichendes enthalten ist. Letzterenfalls gilt der Frachtvertrag als durch den Ladeschein abgeändert.

172) **„Der Ladeschein entscheidet für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger des Guts."**

Die Ausstellung eines Ladescheins involvirt die Verbindlichkeit des Frachtführers, das im Ladescheine aufgeführte Transportgut nach Maßgabe des Ladescheins an den darin mit Namen bezeichneten Empfänger oder — wenn der Ladeschein an Ordre (auf Inhaber, in blanco) gestellt ist, an den legitimirten Inhaber des Ladescheins auszuliefern. (Goldschmidt § 72 S. 681, Keyßner S. 474, v. Hahn II. S. 500.)

1. Ueber den Begriff „Frachtführer" vgl. Bd. I. Anm. 1 S. 2.

Das R.-O.-H.-G. führt aus: „Die Einwendung, die betreffende Urkunde sei deswegen kein rechtsgültiger Ladeschein, weil der Wohnort des Frachtführers nicht angegeben sei, ist hinfällig, weil Abs. 1 des Art. 414 H.-G.-B., wie insbesondere auch aus dem Gegensatz zur Fassung des Abs. 2 hervorgeht, nicht die nothwendigen, sondern die üblichen Bestandtheile des Ladescheins aufzählt. Daß in concreto der Wohnort des Frachtführers nicht angegeben ist, verschlägt bei der unstreitigen Identität desselben mit dem jetzigen Kläger nichts. Auf Grund dieses Ladescheins wurde das Gut abgeliefert. Nach Art. 415 H.-G.-B. ist derselbe daher entscheidend und ausschließlich entscheidend für das Rechtsverhältniß zwischen Empfänger und Frachtführer. Es gilt dies nicht nur betreffs der Bestimmungen über die Ausführung des Transports, die Höhe der Fracht 2c., sondern auch betreffs der Frage, wer als Frachtführer anzusehen und folglich berechtigt sei, die Ansprüche aus dem Frachtvertrage gegenüber dem Empfänger (in eigenem Namen) geltend zu machen."

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 14. April 1875, Entsch. Bd. 17 S. 96.

„Der Frachtführer, welcher einen Ladeschein gezeichnet hat, den Transport aber durch einen Anderen ausführen läßt, ist nur nach dem Inhalt des Ladescheins verpflichtet und kann durch von ihm nicht genehmigte Konzessionen des Ausführenden nicht in eine ungünstigere Stellung gebracht werden."

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 15. September 1879, Entsch. Bd. 25 S. 342.

2. Vgl. ferner über den Begriff „Empfänger" Bd. I. Anm. 4 S. 87 und Bd. II. Anm. 86 S. 148, Thöl, H.-R. III. S. 81, und folgende Entscheidung des R.-O.-H.-G.:

„Nur der durch Frachtbrief oder Konnossement legitimirte Destinatär ist zur Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrage gegen den Transportübernehmer berechtigt; die etwa sonst materiell Betheiligten können nur ex jure cesso klagend auftreten."

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 6. November 1874, Entsch. Bd. 15 S. 141.

3. a. Die Verpflichtung des Frachtführers gegenüber dem im Ladescheine bezeichneten Empfänger — bezw. Ladescheininhaber — ist eine ganz unmittelbare

und selbstständige (vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 9. April 1875, Entsch. Bd. 17 S. 70 ff., und des Reichs-Ger. vom 16. Januar 1880, Entsch. Bd. I S. 36). Sie ist von dem Frachtvertrage, auf Grund dessen die Ausstellung erfolgt, und von jeder Verfügung des Absenders unabhängig (Keyßner S. 471), wie denn auch, wenngleich die Ausstellung des Ladescheins regelmäßig auf einem Frachtvertrage beruht, dies nicht nothwendig der Fall sein muß. (Vgl. Goldschmidt § 71 Anm. 32.) Die Verpflichtung des Frachtführers aus dem Ladescheine ist also nicht eine vom Absender abgeleitete, von diesem auf den Empfänger übertragene, etwa derartig, daß, wie beim Frachtvertrage, eine fingirte Cession der Vertragsrechte des Frachtführers auf den Empfänger anzunehmen und der letztere als ein Cessionar des Absenders zu betrachten wäre (vgl. Bd. II. S. 75 f., 81—86). Durch den Ladeschein verpflichtet sich der Frachtführer vielmehr unmittelbar dem legitimirten Inhaber desselben.

Keyßner S. 474, v. Hahn II. S. 500, Makower S. 400 Anm. 164, Endemann § 75 S. 362, 364, § 158 S. 741.

Das durch den Frachtvertrag des Absenders mit dem Frachtführer zwischen diesen beiden geschaffene Rechtsverhältniß kommt für das Rechtsverhältniß zwischen Frachtführer und Empfänger, welches lediglich durch die Bestimmungen des Ladescheins geschaffen und präzisirt ist, nicht in Betracht. Der Absender überträgt keineswegs durch Begebung ꝛc. des Ladescheins seine eigenen Vertragsrechte auf den Empfänger bezw. den Inhaber des Ladescheins, er ist nicht Träger von Rechten, die er auf den Empfänger weiter leitet, sondern er ist — ganz abgesehen von den zwischen ihm und dem Frachtführer bestehenden Vertragsrechten — lediglich erster Nehmer (Art. 413, 644) eines Transportpapiers, in welchem die Rechte und Verbindlichkeiten, die der Frachtführer dem Empfänger gegenüber übernimmt, endgültig präzisirt sind. Nur insofern der Absender im Ladeschein selbst als Empfänger bezeichnet oder der Ladeschein an seine Ordre gestellt ist, hat er in dieser Eigenschaft eigene Rechte aus dem Ladescheine. Die juristische Konstruktion des Rechtsverhältnisses zwischen Frachtführer und Empfänger ist hierbei ganz ähnlich derjenigen des Acceptanten und des ersten Nehmers eines Wechsels. Der Frachtführer verpflichtet sich durch die Ausstellung des in der Regel zunächst dem Absender übergebenen Ladescheins direkt dem darin bezeichneten Empfänger und seinem legitimirten Rechtsnachfolger gegenüber und dieser tritt durch Annahme des Ladescheins in das Rechtsverhältniß ein. (Vgl. über die juristische Konstruktion Thöl III. S. 79—82.)

In diesem Sinne bemerken die Motive des Preuß. Entw. (S. 263): „Das Konnossement begründet ein vom Frachtvertrage unabhängiges obligatorisches Verhältniß zwischen dem Schiffer und dem Empfänger der Waare. Die Eingehung dieses Verhältnisses liegt auf Seiten des Schiffers in der Ausstellung oder Unterschrift und Aushändigung des Konnossements, auf Seiten des Empfängers in der Annahme desselben." Ferner S. 266: „Der Ladungsempfänger, sofern er von dem Ablader verschieden ist, leitet seine Rechte lediglich aus dem Konnossement ab." (Vgl. auch S. 283 der Motive, und Prot. S. 2217 ff., 2232 ff., H.-G.-B. Art. 661.)

Weder kann darnach der Empfänger gegen den Frachtführer die von diesem nur im Frachtvertrage übernommenen Verbindlichkeiten geltend machen, noch ist der Frachtführer berechtigt, vom Empfänger gegen Ablieferung der Güter eine andere,

als die im Ladescheine bedungene Gegenleistung zu fordern. Es können ferner gegen den Empfänger solche Einreden nicht geltend gemacht werden, welche dem Frachtführer gegen den Absender, dessen Bevollmächtigte und Cessionare zustehen würden. (Vgl. Art. 302 Alin. 2.)

„Der Schiffer ist nicht berechtigt, der Klage des Empfängers wegen Nichtübereinstimmung seiner Auslieferung mit dem Wortlaute des Konnossements Einreden aus der Person des Abladers (Absenders) entgegenzusetzen. Der hierdurch den Konnossementsinhabern gewährte Schutz wird aber nur im Interesse der Konnossementserwerber ertheilt, der selbstabladende oder die Abladung eines Anderen vertretende Verkäufer hat kein Recht darauf."

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 26. Mai 1871, Entsch. Bd. 2 S. 317 f. (327 f.).

„Der Aussteller übernimmt dem Empfänger der Waare gegenüber eine selbstständige Verpflichtung zur Ablieferung der darin als empfangen bezeichneten Waaren — nach Stückzahl und Maßen —. Das an Ordre lautende Konnossement bildet die Grundlage der Verpflichtung des Frachtführers gegen den Empfänger. Der Frachtführer kann daher dem Empfänger für jede zum Schaden der Waare bewirkte Veränderung ex fund. der böswilligen Handlungsweise verantwortlich werden, auch wenn der Frachtführer dem Absender gegenüber zu dieser Veränderung berechtigt sein sollte . . . ."

Erkannt vom Reichs-Ger. unterm 16. Januar 1880, Entsch. Bd. 1 S. 36. Vgl. ferner das Erk. des Reichs-Ger. vom 7. Mai 1881, Deutsche Jur.-Zeitg. Bd. 5 S. 610.

Dies gilt allgemein für jede Art von Ladescheinen, gleichviel ob sie auf Namen oder an Ordre, auf Inhaber, in blanco ausgestellt sind. Nur insoweit besteht zwischen den Ladescheinen auf Namen und den übrigen ein Unterschied, als die gegen den in einem Ladescheine auf Namen bezeichneten Empfänger zustehenden Einreden auch gegen den späteren Inhaber dieses Ladescheins zulässig sind, während der Frachtführer eines Ladescheins an Ordre (auf Inhaber, in blanco) sich jedem rechtmäßigen Nehmer desselben unmittelbar verbindlich macht und ihm daher Einreden aus der Person irgend eines seiner Vormänner, also auch der Vorindossanten ꝛc. nicht entgegengesetzt werden dürfen. (Goldschmidt § 72 S. 682—684, Keyßner S. 474, C. F. Koch S. 582 Anm. 161.)

b. Wenngleich aber die Verpflichtung des Frachtführers gegenüber dem Empfänger aus dem Ladescheine eine selbstständige und vom Frachtvertrage unabhängige ist, so ist sie doch keineswegs eine abstrakte oder formale, wie z. B. die aus dem Wechsel. Vgl. Keyßner S. 474. Dies ist mit Unrecht vielfach angenommen worden. (Vgl. die bei Goldschmidt S. 685 Anm. 8 aufgeführten Autoren, Endemann § 78 S. 362, 364, § 158 S. 741 und Anm. 6.) Der Ladeschein und das Konnossement unterscheiden sich von den formalen oder abstrakten Obligationen sehr wesentlich dadurch, daß erstere nothwendig und begrifflich das Bekenntniß des Empfangs des Gutes als Grund der Ablieferungspflicht enthalten. Der Frachtführer und Schiffer verpflichtet sich im Ladescheine nicht zum Liefern irgend einer generell oder selbst individuell bezeichneten Waare, es liegt nicht ein abstraktes Lieferungsversprechen vor, sondern — wie Goldschmidt § 72 S. 686 zutreffend ausführt — er verpflichtet sich zum Ausliefern gerade der empfangenen species. (Vgl. Prot. S. 2208, 2260—2262.)

Keyßner S. 474, Anschütz und v. Völderndorff III. S. 125, 128, Thöl H.-R. III. S. 79 nimmt an, der Ladeschein enthalte ein Schuldversprechen, dessen causa ein Frachtvertrag ist. Vgl. auch Thöl, Handelsrechtl. Erörter. 1882 S. 25 f.

Als Rechtsgrund der übernommenen Verpflichtung muß nothwendig der Empfang von Gütern zur Auslieferung angegeben sein. Und nur insofern hat der Ladeschein in seinen Rechtswirkungen eine gewisse Aehnlichkeit mit der Formalobligation, als die Verpflichtung, weil gegen das strikte Empfangsbekenntniß der Gegenbeweis völlig ausgeschlossen und der Inhalt des Ladescheins allein entscheidend ist, lediglich eine auf der Schrift beruhende und der Schrift gemäße ist.

Daraus folgt, daß, wenngleich der Frachtführer nur zur Ablieferung der empfangenen Güter und nur in deren wirklicher Beschaffenheit zur Zeit des Empfanges verpflichtet ist, die Ablieferung der Güter lediglich nach Inhalt des Ladescheins bezw. dem darin niedergelegten Empfangsbekenntniß erfolgen muß. Dieses soll nach der gesetzlichen Vorschrift des Art. 415 Alin. 1 allein entscheidend und Gegenbeweis demgemäß ausgeschlossen sein. Für die Haftung bei Quantitäts- und Qualitätsangaben ist somit lediglich die Analogie der Konnossementsgrundsätze anzuwenden.

Der Frachtführer darf daher dem Auslieferungsanspruche des Empfängers bezw. Ladescheininhabers nicht die Einrede entgegenhalten, daß er die im Ladescheine bezeichneten Güter überhaupt nicht oder in geringerer Quantität, als dort angegeben, empfangen habe. Und nur, wenn er der Ladescheinzeichnung ausdrücklich die Klausel „Inhalt unbekannt" beigefügt hat, hat er — nach Analogie der bezüglichen für das Seekonnossement gegebenen Vorschrift (Art. 657 H.-G.-B. — die Richtigkeit der Angabe der Quantität nicht zu vertreten.

Ebensowenig darf der Frachtführer den Einwand der unrichtigen Bezeichnung der empfangenen Güter nach Art, Gattung und Qualität erheben. Und auch dieser Grundsatz erleidet — nach Analogie der seerechtlichen Bestimmungen (Art. 655 und 656) — nur insofern eine Ausnahme, als die Klausel „Inhalt unbekannt" den Frachtführer von der Haftung derartig entbindet, daß ihm nachgewiesen wird, er habe einen anderen, als den abgelieferten Inhalt empfangen. (Vgl. Goldschmidt § 72 S. 687 u. § 75 S. 764 u. Anm. 94, Anschütz und v. Völderndorff III. S. 461, 410 Anm. 40a. u. b., Hillig S. 52, Gad S. 300, Bluntschli Dahn § 159. — A. M. dagegen Keyßner S. 474, v. Hahn II. S. 502 Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 423, Makower S. 410 Anm. 40a und b., welche Gegenbeweis zulassen wollen, und Meier Centr.-Org. N. F. Bd. 9 S. 9 ff., welcher sogar annimmt, daß der Empfänger dem Frachtführer diesen Gegenbeweis führen müsse, ferner C. F. Koch S. 422 Anm. 56, — womit freilich das von ihm S. 582 Anm. 161 Bemerkte nicht im Einklange steht).

Auch die Praxis schwankt. I. Das Preuß. Ob.-Trib. hat sich in mehreren Entscheidungen für die Zulässigkeit des Gegenbeweises ausgesprochen und insbesondere angenommen, „daß, wenn dem Frachtführer die Güter mit versiegelten Proben übergeben sind, er dem Empfänger für die Uebereinstimmung nicht unbedingt aufzukommen braucht, sondern zum Beweise, daß er Waaren anderer Beschaffenheit zum Transporte erhalten, zu verstatten sei".

Erkannt vom Preuß. Ob.-Trib. unterm 7. Mai 1865, Busch, Arch. Bd. 9 S. 270—274.

Ferner: „daß durch das im Ladescheine enthaltene Bekenntniß des Frachtführers: daß ihm der Roggen trocken übergeben sei, der Beweis dafür nicht ausgeschlossen sei, daß der Roggen gleichwohl feucht gewesen, vielmehr der Frachtführer — ungeachtet jenes im Ladeschein enthaltenen Bekenntnisses — zum Beweise des Empfangs in feuchter Beschaffenheit verstattet werden müsse".

Erkannt vom IV. Sen. des Preuß. Ob.-Trib. unterm 19. September 1867, Striethorst Bd. 68 S. 174. Vgl. auch das Erk. des Kom. und Adm.-Koll. Königsberg vom 11. Juni 1868, Centr.-Org. N. F. Bd. 5 S. 211.

II. Das R.-O.-H.-G. läßt für Seekonnossemente prinzipiell einen Gegenbeweis nicht zu, während es für Ladescheine diese Frage unentschieden läßt. Das R.-O.-H.-G. erklärt das Konnossement für allein entscheidend hinsichtlich der Rechtsverhältnisse zwischen Befrachter (Frachtführer) und Empfänger. Durch Zeichnung desselben übernehme er eine formelle Verpflichtung gegen den künftigen Inhaber zur Leistung der Waare, indem dadurch aus dem Frachtvertrage diese selbstständige, auf der Schrift beruhende Obligation gegen den Inhaber ausgeschieden werde.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 10. Januar 1872, Entsch. Bd. 1 S. 200 (203), und vom Reichs-Ger. unterm 16. April 1881, Entsch. Bd. 4 S. 87.

Demgemäß ist nach der Annahme des R.-O.-H.-G. für die Quantität und Qualität des abzuliefernden Gutes lediglich die Angabe des Konnossements maßgebend.

Was den Ladeschein anlangt, so ist das R.-O.-H.-G. in der Entsch. vom 21. Januar 1873 über die Frage der Zulässigkeit des Gegenbeweises hinweggegangen und hat die in casu streitige Frage, ob der Probe oder der Bezeichnung im Ladeschein für den Beweis der Beschaffenheit des aufgegebenen Gutes der Vorzug gebühre, dahin entschieden, daß für die Qualität des Gutes auch die im Ladescheine enthaltene Verweisung und Verpflichtung des Frachtführers auf Proben einen integrirenden Theil des Ladescheines bilden und nur, wenn diese Proben mit der im Ladescheine selbst in Worten enthaltenen Beschreibung im Widerspruche stehen, nach der konkreten Sachlage richterliches Ermessen entscheiden soll, ob den Proben oder der wörtlichen Beschreibung der Vorzug zu geben ist, und hierbei soll im Zweifel zu Gunsten des Verpflichteten — also des Frachtführers — entschieden werden.

Erkannt vom I. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 21. Januar 1873, Entsch. Bd. 8 S. 410.

III. Das Reichsgericht unterscheidet zwischen Konnossement und Ladeschein. Gegen den Inhalt des Konnossements läßt es in Uebereinstimmung mit dem R.-O.-H.-G. einen Gegenbeweis prinzipiell nicht zu:

„Der Verfrachter ist dem Empfänger gegenüber zur Vertretung des Konnossements als einer Verpflichtungsurkunde unbeschränkt verbunden und es ist ihm in Konsequenz dieses Grundsatzes durch Art. 654 und 655 auch die Haftung für die Richtigkeit der Bezeichnung der Güter auferlegt, so daß er mit dem Einwande, er habe abgeliefert, was er empfangen habe, nicht gehört wird; auch hat er nach Art. 660 sogar für die Beschaffenheit der im Konnossemente als empfangen bezeichneten Güter einzustehen, da ihm die Vertheidigung, er habe die Güter in der schlechten Beschaffenheit oder Verpackung, in welcher er sie abliefert, empfangen, nur zusteht, wenn er die sichtbaren Fehler und Mängel im Konnossement bemerkt, mag auch in diesem die gute Beschaffenheit oder Verpackung nicht ausdrücklich erwähnt sein, da diese, wenn das Konnossement nicht das Gegentheil ergiebt, vom Gesetze schon als stillschweigender Inhalt des Konnossements betrachtet werden."

Erkannt vom I. Civ.-Sen. des Reichs-Ger. unterm 16. April 1881, Entsch. Bd. 4 S. 87.

Dagegen gestattet das Reichsgericht gegen den Inhalt des Ladescheins Gegenbeweis: „Weder aus der Erklärung über die Beschaffenheit des Guts noch

über die Ablieferung ist zu entnehmen, daß der Ladeschein zum Verpflichtungsschein über Lieferung der bezeichneten Waare werden soll. Die Erklärung geht immer nur darauf, das „empfangene" Gut abzuliefern und es ist außerdem immer vorausgesetzt, daß der Aussteller Verluste und Beschädigungen, für welche er nach den gesetzlichen Bestimmungen nicht aufzukommen braucht, nicht zu vertreten hat. Der Inhalt der durch die im angegebenen Sinne abgegebene Erklärung übernommenen Verpflichtung kann daher nur der sein, für denjenigen Schaden zu haften, welchen der Inhaber des Ladescheins infolge eines bei der Abgabe der Erklärung über die Beschaffenheit des Guts vorgekommenen Verschuldens erlitten hat. Etwas Weiteres folgt aus allgemeinen Grundsätzen nicht, insbesondere nicht dies, daß der Frachtführer dem Inhaber des Ladescheins für die Richtigkeit der fraglichen Bezeichnungen der Beschaffenheit des Gutes unbedingt, also auch wenn kein Verschulden auf seiner Seite liegt, haftet. Ein solcher Satz ist in Art. 654 Satz 1 H.-G.-B. für den Seefrachtvertrag über die Haftung aus der im Konnossement enthaltenen Bezeichnung der abgeladenen Güter aufgestellt. Derselbe ist aber, ebenso wie die in Satz 2 des Artikels beigefügte Beschränkung des Umfangs der Haftung positiver Natur, ergiebt sich keineswegs aus allgemeinen Sätzen und kann darum auf den Ladeschein nicht ausgedehnt werden. Hieraus folgt, daß wenn der Frachtführer sich selbst darauf beruft, daß seine Angabe über die Beschaffenheit des Gutes im Ladeschein nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmt, der Inhaber des Ladescheins ihn mit diesem Vorbringen nicht alsbald unter Bezugnahme darauf, daß er für seine eigene Erklärung einzustehen habe, zurückzuweisen befugt ist."

Erkannt vom I. Civ.-Sen. des Reichs-Ger. unterm 1. Oktober 1881, Entsch. Bd. 5 S. 81, 8.

Dieser Unterscheidung zwischen Konnossement und Ladeschein in Bezug auf den Gegenbeweis kann jedoch nicht beigetreten, vielmehr muß aus den bereits mehrfach (s. S. 8 f.) entwickelten Gründen in Uebereinstimmung mit Goldschmidt angenommen werden, daß auch die positiven im H.-G.-B. über das Konnossement aufgestellten Grundsätze analoge Anwendung auf den Ladeschein zu finden haben, zumal jede Unterscheidung, ob diese oder jene positive Vorschrift betreffs des Konnossements auch auf den Ladeschein nach allgemeinen Rechtsregeln passe, sich in eine maßlose Kasuistik verlieren würde.

Es muß daher an dem Grundsatze festgehalten werden, daß, wie gegen den Inhalt des Konnossements, so auch gegen den des Ladescheins prinzipiell der Gegenbeweis ausgeschlossen ist, auch für den Ladeschein nur insoweit hiervon Ausnahmen bestehen, als das Gesetz, um übertriebenen Härten, zu welchen dieser Grundsatz führen könnte, vorzubeugen, in Art. 655 Abs. 2, Art. 656, 657, 659 und 660 gewisse Modifikationen dieser strengen Haftung hat eintreten lassen bezw. dem Schiffer gestattet hat, dieselbe durch geeignete Klauseln zu beschränken.

Insofern sind also die in der Praxis für das Konnossement angenommenen Grundsätze auch auf den Ladeschein anwendbar:

Die Haftung für die Richtigkeit der Quantitäts- und Qualitätsangaben kann durch die Klauseln „Inhalt unbekannt", „Zahl, Maß, Gewicht unbekannt", „frei von Bruch, von Leckage, von Beschädigung" beschränkt werden (Art. 656 bis 659 H.-G.-B.).

Hierfür sprechen folgende Entscheidungen des R.-O.-H.-G.

„Der Schiffer kann zwar vom Empfänger für solche Mängel der Güter, welche

bereits bei der Uebergabe an den Schiffer sichtbar waren, aber im Konnossement nicht vermerkt sind, auch wenn letzteres mit der Klausel „Inhalt unbekannt" gezeichnet ist, verantwortlich gemacht werden, aber der Empfänger hat alsdann seinerseits den Beweis der Erkennbarkeit der Fehler und Mängel zu jener Zeit zu führen." (arg. Art. 653 in Verbindung mit Art. 655, 656 und 600 H.-G.-B.)

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 30. Juni 1871, Entsch. Bd. 3 S. 19.

Bei einer Mankoklage des Empfängers hat der Ladeschein in Betreff seiner Gewichtsangabe ꝛc. keine Beweiskraft gegen den Frachtführer, wenn er die Klausel „Inhalt unbekannt" enthält (arg. Art. 657 H.-G.-B.).

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 10. Dezember 1872, Entsch. Bd. 8 S. 192.

Die Maßangabe des Konnossements ist für die Berechnung der Fracht entscheidend, wenn dasselbe nicht eine abweichende Bestimmung enthält. Als solche ist der Zusatz „Zahl, Maaß, Gewicht unbekannt" oder ein gleichbedeutender Zusatz nicht anzusehen; daher auch nicht ein neben dem Konnossement herlaufender, aber nicht diesem annektirter Protest gegen die Maaßangabe oder eine generelle, in das Konnossement aufgenommene Protestklausel, außer wenn diese ausdrücklich die Worte „wegen Uebermaß" enthält. Denn in letzterem Falle spricht der Schiffer ausdrücklich aus, daß er die Maßangabe des Konnossements als für die Frachtberechnung entscheidend nicht anerkennen will." (arg. Art. 658.)

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 22. Juni 1872, Entsch. Bd. 6 S. 341.

Die Klausel „Gewicht ꝛc. unbekannt" befreit zwar den Verfrachter (Schiffer, Frachtführer) davon, die im Konnossement angegebene Gewichtsangabe gegen sich gelten zu lassen (Art. 657), allein nicht von der Haftung ex recepto in Betreff desjenigen Quantums, welches als bei der Ablieferung ihm geliefert durch Beweis gegen ihn hergestellt werden möchte.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 29. September 1874, Entsch. Bd. 14 S. 296.

Die Angabe der empfangenen Quantität im Konnossement bewirkt, daß nicht allein jeder anderweitige Beweis überflüssig, sondern sogar dem Empfänger gegenüber der Gegenbeweis völlig abgeschnitten wird. Enthält das Konnossement eine Quantitätsangabe, so ist jedoch unter Umständen, sofern nämlich eine Zumessung ꝛc. nicht stattgefunden, dem Schiffer gestattet, sich durch Beifügung der Klausel „Zahl, Maaß, Gewicht unbekannt" von der Vertretung der Quantitätsangabe frei zu zeichnen (Art. 657, 658). Soweit indessen die Verbindlichkeit nicht auf das Konnossement, sondern auf das receptum gegründet, mithin von dem Schiffer nicht Auslieferung der im Konnossement als empfangen bezeichneten, sondern der erweislich abgeladenen Menge gefordert wird, vermag ihn diese Klausel nicht zu befreien. Vielmehr führen die allgemeinen Prinzipien des Gesetzbuchs wie die Interpretation dahin, der Klausel hinsichtlich der Verbindlichkeit des Schiffers aus dem receptum jede Bedeutung abzusprechen.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 8. Dezember 1874, Entsch. Bd. 15 S. 377 (360—383).

Vgl. ferner über die Bedeutung der Klausel „Maaß und Gewicht unbekannt" (quantity and quality unknown).

Erk. des Reichs-Ger. vom 16. April 1881, Entsch. Bd. 4 S. 87.

Die im Konnossement enthaltene Angabe des Gewichts der eingenommenen Güter kann unter Umständen auch vom Verfrachter (Schiffer, Frachtführer) zum Beweise der Höhe seiner Frachtforderung gegen den Empfänger benutzt werden, auch wenn er die Konnossementsangabe mit der Klausel „Inhalt unbekannt"

gezeichnet hat; falls aus der thatsächlichen Lage der Sache die Wahrscheinlichkeit dafür spricht, daß das aufgegebene Quantum wirklich der Konnossementsangabe entsprochen habe.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 19. Juni 1875, Entsch. Bd. 18 S. 128.

Auch durch andere Klauseln, als die in den Art. 656—659 H.-G.-B. bezeichneten, kann die Vertretungspflicht des Frachtführers aus dem Ladescheine Beschränkungen erleiden; z. B. durch die Klausel „bei Annahmeverzug Landung und Lagerung auf Gefahr des Konnossements- (Ladeschein-) Inhabers",

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 30. April 1875, Entsch. Bd. 17 S. 233 und hierzu das Erk. des R.-O.-H.-G. vom 5. September 1876, Entsch. Bd. 20 S. 409.

ferner durch die Klausel „ohne Haftung für höhere Gewalt, Feuer, Feindesgewalt, See- und Flußgefahren rc.",

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 28. März 1879, Entsch. Bd. 25 S. 93.

sowie durch die Klausel: ohne Haftung für Verschulden (culpa und dolus) des Personals bezw. der Leute."

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 2. Mai 1879, Entsch. Bd. 25 S. 180.

Wenn zwar der Ladeschein eine solche Klausel (Art. 656—659 H.-G.-B.) nicht enthält, aber doch aus dessen Inhalt ersichtlich ist, daß die Güter dem Frachtführer verpackt oder verschlossen übergeben worden sind, so befreit den Frachtführer von der Haftung für die bezeichnete Qualität der Nachweis, daß die abgelieferten Güter mit den übernommenen identisch sind und daß trotz aller Sorgfalt die unrichtige Bezeichnung nicht zu vermeiden gewesen. (Art. 655.)

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 30. Juni 1871, Entsch. Bd. 3 S. 25, A. M. G. F. Koch S. 422 Anm. 56.

Endlich ist die Einrede des Verlustes oder der Beschädigung der als empfangen bezeichneten Güter unzulässig. Indeß zeigt sich gerade hierbei der wesentliche Unterschied zwischen einer reinen Skripturobligation und dem Transportpapier des Ladescheins (vgl. Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 15 S. 381 ff.) recht deutlich darin, daß dem Frachtführer diese Einrede gegen den Inhalt des Ladescheins dann zusteht, wenn er den Beweis eines derjenigen Umstände zu führen vermag, welche ihn auch von der Haftung aus dem Frachtvertrage (ex recepto) befreien würden. (Art. 395, 419 H.-G.-B.)

Der Frachtführer kann also zwar nicht einwenden, daß er die im Ladescheine verzeichneten Güter gar nicht oder beschädigt oder in äußerlich schlechter Verpackung rc. empfangen habe, — falls nicht etwa dies im Ladescheine alsbald ausgesprochen oder die Haftung durch entsprechende Klauseln abgelehnt ist. Wohl aber darf der Frachtführer gegen den Ladeschein geltend machen, daß die darin als empfangen bezeichneten Güter nachträglich während des Transports (d. h. seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung: vgl. Art. 395, 607 H.-G.-B.) ganz oder zum Theil durch vis major, inneren Verderb, schuldlose Versäumniß der Lieferungsfrist verloren oder beschädigt worden seien.

Erk. des Preuß. Ob.-Trib. vom 19. Dezember 1865, Busch Arch. Bd. 9 S. 274, Ackermann ibid. Bd, 13 S. 455, Erk. des R.-O.-H.-G. vom 21. Januar 1873, Entsch. Bd. 8 S. 410.

Denn die durch den Ladeschein übernommene Verpflichtung zur Ablieferung des als empfangen bezeichneten Gutes an den Destinatär involvirt nicht die unbedingte und abstrakte Lieferungspflicht, sondern wird bedingt durch die mit der Eigenschaft des Verpflichteten als Frachtführer verknüpfte Haftung ex recepto (Art. 395, 607),

so daß der Frachtführer sich durch die hiernach zulässigen Einreden gegen die Ablieferungspflicht schützen kann. Abgesehen von diesen Einreden kann die Haftung oder die Beweispflicht des Frachtführers nach Analogie des Art. 659 nur durch Klauseln beschränkt werden, welche — wie z. B. „frei von Bruch", „frei von Leckage", „frei von Beschädigung" u. s. w. — dem Ladeschein alsbald bei der Ausstellung beigefügt werden.

Festzuhalten ist hiernach, daß prinzipiell gegen das im Ladescheine ausgesprochene Anerkenntniß des Empfangs der Güter in deren dort bezeichneter Quantität und Qualität, sowie der angegebenen Fracht-, Lieferfrist- und sonstigen Bestimmungen den Parteien ein Gegenbeweis — ohne die vorerwähnten Klauseln — nicht zusteht.

Dies gilt insbesondere auch in Betreff der Angabe der Ausstellungszeit (des Datums) des Konnossements und Ladescheins; — wobei jedoch der Schiffer (Frachtführer) dem Erwerber bezw. Inhaber des Konnossements und Ladescheins für falsche und wahrheitswidrige Datirung desselben zu haften hat.

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 30. Mai 1879, Entsch. Bd. 25 S. 192 und des Reichsger. vom 15. Dezember 1880, Entsch. Bd. 3 S. 101.

Ferner ist für die Frachtberechnung die Angabe des Konnossements bezw. Ladescheins über den Frachtpreis und das Gewicht, Maß 2c. der Ladung allein entscheidend,

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 10. Januar 1872, Entsch. Bd. 1 S. 200, vom 22. Juni 1872, Entsch. Bd. 6 S. 341,

und zwar — von den Fällen doloser Kollusion abgesehen — nicht blos präsumtiv, sondern schlechthin: weder darf der Schiffer (Frachtführer) eine höhere Frachtsumme liquidiren, weil die Konnossementsangaben zu niedrig, noch der Empfänger einen Frachtabzug machen, weil die Angaben zu hoch seien; beiden ist der Gegenbeweis versagt, es sei denn, das Konnossement selber enthalte eine abweichende Bestimmung. Solchergestalt darf das Konnossement rücksichtlich der Frachtberechnung als ein Formalakt bezeichnet werden, welcher das Zurückgehen auf die von den Konnossementsangaben abweichenden Thatsachen, nämlich auf das Mehr- oder Mindergewicht bei der Abladung ausschließt.

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 3. Februar 1874, Entsch. Bd. 12 S. 369, des Ober-Ger. Bremen vom 16. September 1869 und des Ob.-App.-Ger. Lübeck vom 27. Januar 1870 in Kierulf's Sammlung 1870 S. 51 ff. und Seuffert Arch. Bd. 27 Nr. 251.

„Die im Konnossement enthaltene Angabe des Gewichts der eingenommenen Güter kann unter Umständen auch vom Verfrachter (Schiffer, Frachtführer) zum Beweise der Höhe seiner Frachtforderung gegen den Empfänger benutzt werden, auch wenn er die Konnossementsangabe mit der Klausel „Inhalt unbekannt" gezeichnet hat, falls aus der thatsächlichen Lage der Sache die Wahrscheinlichkeit dafür spricht, daß das aufgegebene Quantum wirklich der Konnossementsangabe entsprochen hat."

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 19. Juni 1875, Entsch. Bd. 18 S. 128.

Der Ladeschein würde seinen Verkehrszweck, als negociables Transportpapier zu dienen, nicht erfüllen können, wenn der Empfänger bezw. Inhaber nicht unbedingt auf die Richtigkeit der darin enthaltenen Angaben und Bestimmungen vertrauen könnte, sondern sich Gegenbeweise gefallen lassen müßte. Der Ansicht v. Hahn's (S. 502) und Keyßner's (S. 474), daß die Ausstellung des

Ladescheins lediglich ein Anerkenntniß des Frachtführers involvire, gegen welches diesem der Gegenbeweis sowie der Nachweis entschuldbaren Irrthums gestattet sei, und daß der Frachtführer, welcher die Güter im Ladescheine irrthümlich bezeichnet hat, nur dann hafte, wenn ihm dabei ein Verschulden zur Last falle, und nur für den Schaden, welcher aus dieser Bezeichnung dem Inhaber des Ladescheins erwachsen sei, sowie daß dieser gegebenen Falls den Schaden durch ein Eingeben auf die konkreten materiellen Verhältnisse begründen müsse (vgl. auch Entsch. des Reichsgerichts Bd. 5 S. 81), kann hiernach nicht beigetreten werden.

Auch Puchelt (II. S. 406) schließt sich — wenigstens in Betreff des indossabeln Ladescheins — der gegentheiligen, vornehmlich von Goldschmidt (S. 686 ff., S. 764 und Anm. 94 ibid.) vertretenen Auffassung an: „Uebrigens scheint mir, bemerkt er, wenn der Ladeschein indossabel und girirt ist, schon aus Art. 302, 303 H.-G.-B. zu folgen, daß gegen den Indossatar dem Frachtführer nur die Einreden aus Art. 395 zustehen. Der Art. 653 stimmt im Eingange wörtlich mit Art. 415 überein, sodann ist mit „insbesondere" eine Folgerung aus diesem Prinzipe aufgestellt, die sich zwar im Art. 415 nicht findet, die aber eben, weil sie nur eine offenbare Konsequenz ist, auch für den Ladeschein zu gelten hat und die klar macht, daß gegen den Adressaten des Ladescheins dem Frachtführer eine Bemängelung seines Bekenntnisses nicht gestattet sein kann. Wenn der Art. 415 sagt, der Ladeschein entscheide für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Empfänger, so sind beide Theile an den Inhalt des Ladescheins gebunden; derselbe bildet für den Empfänger formales Recht, soweit nicht ihm persönlich eine Einrede entgegensteht — Art. 82 W.-O. — was von dem bei Ausstellung des Ladescheins unterlaufenen Irrthum des Frachtführers in der Regel nicht gilt. Wichtig ist hier die Natur des Ladescheins als Literalkontrakts (Prot. S. 4771 bis 4773.) Auch würde sonst der Ladeschein seinen Zweck als eines umlauffähigen Papiers fast ganz verlieren. Andererseits muß freilich dem Aussteller des Ladescheins freistehen, sich nach Maßgabe der Art. 656 ff. frei zu zeichnen, er kann nach Art. 413 die Ausstellung des Ladescheins ganz verweigern, also auch dessen Wirkung beschränken. Was v. Hahn II. S. 501 § 3 gegen die obige Ansicht über Wirkung des „reinen" Ladescheins vorbringt, dürfte sich aus Vorstehendem widerlegen."

Wenn übrigens Art. 415 Alin. 1 den Ladeschein als entscheidend für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und Empfänger des Guts hinstellt, so darf hierbei doch nicht die Natur des Ladescheins als eines Transportpapiers und das darauf gegründete Rechtverhältniß als das des Frachtführers zu dem Adressaten oder Destinatär unberücksichtigt bleiben. Der Ladeschein findet, wie Art. 419 H.-G.-B. ausdrücklich vorschreibt, in den Bestimmungen des H.-G.-B. über die Rechte und Pflichten des Frachtführers (Art. 390—412) seine Ergänzung, und diese gelten mit den durch Art. 416—418 bezeichneten, in dem besonderen Charakter des Ladescheins begründeten Modifikationen subsidiär, insoweit die Bestimmungen des Ladescheins selbst nicht ausreichen. (Vergl. Art. 419 Anm. 184.) Der Ladeschein verliert dadurch nicht den Charakter eines streng einseitigen Verpflichtungsscheins, aber er ist eine unter der Voraussetzung der darin ausdrücklich oder im Gesetze vorgeschriebenen Gegenleistungen des Empfängers bezw. Inhabers ausgestellte Verpflichtungsurkunde. Die im Ladescheine ausbedungenen Gegenleistungen sind in-

härirende Bestandtheile der Verpflichtung, das Korrelat derselben, von welchem sie abhängig gemacht ist.

Hiermit übereinstimmend bemerkt Puchelt (II. S. 406): „Aus der Verbindung von Art. 302, Art. 413 Abs. 2, Art. 414 Z. 6, Art. 415 Abs. 1, Art. 417, 419 folgt die Pflicht des Inhabers des Ladescheins (Empfänger, Indossatar, Cessionar), die aus dem Ladescheine sich ergebenden Verbindlichkeiten gegen den Frachtführer zu erfüllen, vorausgesetzt, daß dieser seinerseits erfüllt; soweit hieraus die Erfüllung Zug um Zug sich ergiebt, kommt auch Art. 406 zur Anwendung, wie an der Anwendbarkeit der Art. 395 ff. hinsichtlich der Entschädigungspflicht des Frachtführers nicht zu zweifeln ist. Der Indossatar des Ladescheins erwirbt zwar nach Art. 303 Abs. 1, 2 ein selbstständiges, gegen manche Einreden geschütztes Recht; aber die in Art. 395, 397 dem Frachtführer gewährten Exkulpationen bilden von selbst einen integrirenden Bestandtheil des Ladescheins, sofern nicht der Frachtführer auch den Zufall, höhere Gewalt ꝛc. übernommen hat, was jedenfalls nicht vermuthet werden darf.“

Ferner Goldschmidt (§ 72 S. 699): „Die Verpflichtung aus dem Konnossement ist eine streng einseitige. Der Konnossementsinhaber ist aus dem Konnossement und dessen Annahme dem Verfrachter bezw. Schiffer nicht obligirt, weder zur Abnahme der Güter, noch zur Zahlung der Fracht und Nebengebühren, da ihn erst die Annahme der Güter verbindet. Die Zahlung der Fracht u. dergl. ist nicht die vertragsmäßige Gegenleistung, da der zweiseitige Frachtvertrag den Konnossementsinhaber gar nicht berührt, sondern nur die regelmäßige Voraussetzung seines Rechts auf Auslieferung, und auch das nur nach Maßgabe nicht des Frachtvertrages, sondern des Konnossements.“ Desgleichen Wehrmann S. 224: „Der Inhaber des Ladescheins (Empfänger, Indossatar, Cessionar) ist verpflichtet, die aus demselben sich ergebenden Verbindlichkeiten gegen den Frachtführer zu erfüllen, vorausgesetzt, daß dieser seinerseits erfüllt.“

So auch die Praxis: „Nicht aus dem Besitze des Ladescheins für sich allein, vielmehr nur in Verbindung mit der darin bezeichneten Ladung ist für den Schiffer dem Dritten gegenüber das Recht herzuleiten, ihn wegen verweigerter bezw. verzögerter An- und Abnahme der Ladung auf Entschädigung durch Zahlung von Liegegeldern zu belangen.“

Erkannt vom IV. Sen. des Preuß. Ob.-Trib. unterm 28. November 1865, Striethorst Bd. 60 S. 282.

173) **„Die nicht in denselben aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages haben gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist.“**

Der Grundsatz, daß für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und Empfänger des Guts die Bestimmungen des Ladescheins entscheidend sind, ist nach Art. 415 Alin. 1 Satz 2 in dem weiteren Sinne aufzufassen, daß in dieser Hinsicht den in den Ladeschein aufgenommenen Bestimmungen des Ladescheins im Verhältniß des Frachtführers gegenüber dem Empfänger auch diejenigen Bestimmungen gleichstehen sollen, welche zwar nicht im Ladescheine wörtlich und vollständig enthalten sind, auf welche aber im Ladescheine ausdrücklich Bezug genommen ist. Durch eine solche Bezugnahme kann also der Ladeschein in dem betreffenden Frachtvertrage der-

artig seine Ergänzung finden, daß die in Bezug genommenen Bestimmungen des Frachtvertrages für das Verhältniß des Frachtführers gegenüber dem Empfänger gleiche rechtliche Wirkung haben, wie wenn sie in den Ladeschein selbst direkt aufgenommen werden; sie werden durch die Bezugnahme zu einem integrirenden Bestandtheile des Ladescheins. E contrario folgt aber daraus, daß die nicht in denselben aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung haben.

Erläuternd bemerken hierzu die Motive des Preußischen Entwurfs (S. 226): „Wenn im Konnossement auf einen bestimmten Punkt oder auf den Inhalt der Chartepartie im Allgemeinen ausdrücklich Bezug genommen worden ist, so haben die Schiffer und der Ladungsempfänger die Chartepartie ganz oder theilweise zu einer auch für sie verbindlichen Abrede erhoben; der Ladungsempfänger muß sie dann, obgleich er nicht Kontrahent des Frachtvertrages ist, unbedingt auch gegen sich gelten lassen, und es ist seine Sache, wie er sich von dem Inhalte derselben Kenntniß verschaffen will, wenn sie nicht dem Konnossement beigelegt wird."

Und im Anschlusse daran bemerkt v. Hahn II. S. 500 „Selbstverständlich ist, daß im Ladeschein auch auf die Bestimmungen oder einzelne Bestimmungen des Frachtbriefs Bezug genommen werden kann, z. B. durch die Klausel „laut Frachtbrief" oder „Fracht laut Frachtbrief". In diesem Falle bildet der Frachtbrief bezw. der angezogene Theil desselben einen Theil des Inhalts des Ladescheins." Thöl, H.-R. III. S. 80: „Für den Inhalt der Verpflichtung und Forderung aus dem Ladeschein ist lediglich der Inhalt des Ladescheins bestimmend. Der zwischen dem Absender und Frachtführer geschlossene Frachtvertrag ist die Veranlassung der Ausstellung des Ladescheins, aber auch nur die Veranlassung, sein Inhalt als solcher ist nicht im Geringsten bestimmend für die Verpflichtung und Forderung aus dem Ladeschein. Hierfür sind die Bestimmungen des Frachtvertrages nur soweit bestimmend, als sie in den Ladeschein aufgenommen sind oder auf sie ausdrücklich Bezug genommen ist, also nur soweit als sie durch Aufnahme oder Bezugnahme Inhalt des Ladescheins geworden sind."

Zweifel sind über die Bedeutung der Worte: „gegenüber dem Empfänger" entstanden. Das Preußische Obertribunal folgert aus diesen Worten, daß nur der Frachtführer gegenüber dem Empfänger sich auf solche nicht in den Ladeschein aufgenommene Bestimmungen nicht berufen könne, wohl aber der Empfänger gegenüber dem Frachtführer: „Aus Art. 415 läßt sich nicht folgern, daß sich der Empfänger dem Frachtführer gegenüber auf Verabredungen nicht berufen dürfe, welche zwischen dem Letzteren und dem Absender getroffen, aber in den Ladeschein nicht aufgenommen sind. Im Gegentheil folgt gerade daraus, daß derartige Verabredungen dem Empfänger gegenüber keine Gültigkeit haben sollen, ihre rechtliche Wirksamkeit gegen den Frachtführer. Diese Unterscheidung liegt in der Natur des kaufmännischen Verkehrs."

Erkannt vom IV. Sen. des Preuß. Ob.-Trib. unterm 28. November 1865, Striethorst Bd. 60 S. 282, Centr.-Org. N. F. Bd. 2 S. 387, vgl. auch Erk. des Komm.- und Adm.-Koll. zu Königsberg vom 6. Dezember 1867, Centr.-Org. N. F. Bd. 5 S. 200, des Hand.-Ger. zu Lübeck vom 11. November 1867, Busch Arch. Bd. 12 S. 463, Makower S. 411 Anm. 40 c.

Diese Annahme bezeichnet Puchelt II. S. 408 als unrichtig, weil der Ladeschein, wenn er ein Literalkontrakt zwischen Frachtführer und Empfänger sei, jede

Bezugnahme auf den nicht gehörig erwähnten oder inserirten Frachtvertrag ausschließe und der Empfänger sich hiernach ebensowenig wie der Frachtführer auf die ihm günstigeren Bestimmungen des Frachtbriefes berufen dürfe. Der Ansicht Puchelt's ist beizupflichten. Allerdings scheinen Satz 1 und 2 des Alin. 1 Art. 415 in einem gewissen Widerspruche zu stehen, indem nach Satz 1 der Ladeschein für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und Empfänger, also für beide Theile, schlechthin entscheidend sein soll, während Satz 2 den Ladeschein als ausschließlich maßgebend nur dem Empfänger gegenüber hinstellt. Aber dieser Widerspruch ist nur ein scheinbarer. Daß Satz 2 nur den Empfänger, nicht auch den Frachtführer erwähnt, hat darin seinen Grund, daß die Wirkungslosigkeit der Berufung auf nicht in den Ladeschein aufgenommene Bestimmungen des Frachtvertrages dem Frachtführer gegenüber ganz selbstverständlich ist. Denn der Empfänger ist — im Gegensatze zum Frachtführer — überhaupt gar nicht Kontrahent des Frachtvertrages und wird dies auch nicht durch die Bezeichnung im Ladeschein oder durch den Erwerb desselben, mithin kann sich der Empfänger der Natur der Sache nach auf den Frachtvertrag — der ihn an sich gar nicht tangirt — dem Frachtführer gegenüber nicht berufen, es sei denn, daß auf den Frachtvertrag ganz oder theilweise im Ladeschein Bezug genommen worden ist.

Die Bezugnahme muß ausdrücklich geschehen, nicht stillschweigend. „Man hielt es — bemerkt Makower S. 400 Anm. 165 — für bedenklich (Prot. S. 2227), auch stillschweigende Berufungen auf die Chartepartie für die zunächst nach dem Konnossement zu beurtheilenden Personen als verbindlich zu erachten, weil über das Vorhandensein einer solchen stillschweigenden Bezugnahme und darüber, wie weit sie sich erstrecken solle, viele Streitigkeiten entstehen könnten." Desgleichen Anschütz und v. Völderndorff III. S. 129: „Dem Empfänger, und mithin namentlich auch dem Indossatar gegenüber können die nicht in den Ladeschein aufgenommenen Bestimmungen des zu Grunde liegenden Frachtvertrages nicht geltend gemacht werden, sofern nicht im Ladescheine auf dieselben ausdrücklich Bezug genomen ist. Es kommt hier die allgemeine Bestimmung in Art. 303 Abs. 2 über die Einreden nach Maßgabe der Urkunde zur Anwendung, welche in den Art. 415 und 653 nur eine spezielle Anwendung auf die Ladescheine und Konnossemente gefunden hat."

Ebenso die Praxis: „Das Konnossement allein ist nach Art. 653, 658 entscheidend für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Befrachter und dem Empfänger der Güter. Durch Zeichnung desselben übernimmt der Schiffer lediglich eine formelle Verpflichtung gegen den künftigen Konnossementsinhaber zur Leistung der Waare, indem dadurch aus dem Frachtvertrage diese selbstständige, auf der Schrift beruhende Obligation gegen den Konnossementsinhaber ausgeschieden wird. Vermöge dieser Natur verträgt es keine anderen Vorbehalte und Verweisungen, als die ihm selber eingefügten (vgl. Art. 653 Alin. 2) resp. die ihm dergestalt annektirten, daß sich das Konnossement und die Einschränkung als eine Urkunde darstellt."

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 10. Januar 1872, Entsch. Bd. 1 S. 200.

Wenn aber auch in Ansehung der Fracht im Allgemeinen auf die Chartepartie (Frachtbrief — Frachtvertrag) verwiesen ist, so begreift diese Verweisung die Bestimmungen derselben über Löschzeit, Ueberliegezeit und Liegezeit bezw. Liegegeld nicht in sich (Art. 653 Alin. 2); vielmehr ist in dieser Hinsicht für die Rechts-

verhältnisse zwischen Verfrachter (Schiffer, Frachtführer) und Empfänger lediglich das Konnossement (der Ladeschein) entscheidend.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 14. Februar 1872, Entsch. Bd. 5 S. 131 f.

Nur insofern im Konnossement (Ladeschein) auf die Bestimmungen des Frachtvertrages über Löschzeit, Ueberliegegeld und Liegezeit ausdrücklich Bezug genommen sein würde, könnten dieselben dem Empfänger gegenüber von rechtlicher Wirkung sein.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 25. November 1873, Entsch. Bd. 12 S. 127.

„Befindet sich also z. B. in dem Konnossement die ausdrückliche Bestimmung: „Frachtzahlung und alle sonstigen Bedingungen laut Charteparthie" oder eine ähnlich lautende, so sind die Bestimmungen dieser letzteren über Lade- und Löschzeit, sowie in Betreff des Ueberliegegeldes für den Destinatär verbindlich."

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 9. Dezember 1874, Entsch. Bd. 15 S. 218 ff.

Die Konnossementsobligation ist eine aus dem Frachtvertrage ausgeschiedene, durchaus selbstständige, lediglich auf dem skripturmäßigen Inhalt des Konnossements beruhende Obligation zwischen Schiffer und Konnossementsinhaber. Soweit das Konnossement reicht, sind daher zwischen beiden lediglich dessen Bestimmungen entscheidend. (Art. 653.) Auf diesem Prinzipe beruhen auch die Vorschriften der Art. 654—660. In ganz konsequenter Durchführung dieses Prinzips hätte lediglich der ausdrückliche Inhalt des Konnossements für maßgebend erklärt werden müssen. In Rücksicht auf das Verkehrsbedürfniß ist aber nachgelassen, daß auch die nicht aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages bei Bezugnahme derselben im Konnossement 2c. dem Empfänger gegenüber rechtliche Wirkung haben. Die Bezugnahme muß eine ausdrückliche sein, sie kann aber eine generelle, den Gesammtinhalt der Charteparthie (des Frachtbriefs) umfassende, oder eine spezielle, nur auf einzelne Bestimmungen derselben gerichtete sein.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 9. April 1875, Entsch. Bd. 17 S. 70 ff.

„Der Aussteller übernimmt dem Empfänger der Waare gegenüber eine selbstständige Verpflichtung zur Ablieferung der darin als empfangen bezeichneten Waaren — nach Stückzahl und Maßen —. Das an Ordre lautende Konnossement bildet die Grundlage der Verpflichtung des Frachtführers gegen den Empfänger. Der Frachtführer kann daher dem Empfänger für jede zum Schaden der Waare bemerkte Veränderung ex fund. der böswilligen Handlungsweise verantwortlich werden, auch wenn der Frachtführer dem Absender gegenüber zu dieser Veränderung berechtigt sein sollte — es müßte denn sein, daß dies in der Charteparthie, auf welche das Konnossement Bezug nimmt, ausdrücklich vermerkt ist, was eventuell der Frachtführer zu beweisen hat."

Erkannt vom Reichsger. unterm 16. Januar 1880, Entsch. Bd. 1 S. 36, vgl. auch das Erk. vom 16. April 1881 Bd. 4 S. 87.

„Auch die im Ladeschein enthaltene Verweisung auf Proben bildet einen integrirenden Bestandtheil derselben. Ganz abgesehen davon, ob auf den Ladeschein die Konnossementsgrundsätze anzuwenden sind, wonach derselbe (Art. 653—658) keine anderen Vorbehalte und Verweisungen verträgt, als die ihm selber eingefügten resp. die ihm dergestalt annektirten, daß sich das Konnossement und die Einschränkung als eine Urkunde darstellt — muß jedenfalls die im Ladescheine ausdrücklich enthaltene Verweisung und Verpflichtung des Frachtführers auf Proben überhaupt und auf aus der übergebenen Ladung insbesondere entnommene Scheffelproben

einen integrirenden Theil des Ladescheins bilden, auf welchen sich der Frachtführer berufen darf. Gegenüber dem allgemeinen Bekenntniß, gute und trockene Waare empfangen zu haben, verdient das Ergebniß der Scheffelprobe insbesondere alsdann den Vorzug, wenn jenes allgemeine Bekenntniß lediglich in dem gedruckten, formularmäßigen Theile des Ladescheines, die Stipulation der Scheffelprobe dagegen in einem besonderen schriftlichen Zusatze enthalten ist.“

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 21. Januar 1873, Entsch. Bd. 8 S. 410.

174) **„Für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgebend.“**

Da der Zweck des Ladescheines ist, eine unmittelbare und unabhängige Verpflichtung des Frachtführers gegenüber dem Empfänger zu schaffen, so werden durch die Ausstellung eines Ladescheines die durch den Frachtvertrag zwischen Frachtführer und Absender erzeugten Rechte und Verbindlichkeiten an sich nicht berührt. Vielmehr bleiben für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Absender die Bestimmungen des Frachtvertrages prinzipiell maßgebend. Zwar ist der Absender auch Derjenige, welchem vom Frachtführer der Ladeschein ausgestellt und zunächst übergeben wird, aber dieser Umstand ändert nicht den vorbezeichneten Zweck des Ladescheins, lediglich als Verpflichtungsurkunde zwischen Frachtführer und Empfänger zu dienen. (Vgl. v. Hahn II. S. 500: „Daß daneben der Frachtführer mit dem Absender einen Frachtvertrag abgeschlossen hat, ist für jenen Vertrag völlig indifferent. Für das Rechtsverhältniß zwischen Frachtführer und legitimirtem Inhaber des Ladescheins ist der Inhalt dieser Urkunde die einzige lex.“ Ferner Goldschmidt § 71 S. 677 f., § 72 S. 699.)

Der Absender kann sich daher auf die vom Frachtvertrage abweichenden Bestimmungen des Ladescheins in der Regel nur dann berufen, wenn er zugleich als Empfänger im Ladescheine bezeichnet oder sonst legitimirter Inhaber desselben geworden ist. Jedoch ist der Inhalt des Ladescheines insofern auch auf das Verhältniß zwischen Absender und Frachtführer von Einfluß, als, wenn der Inhalt des Ladescheins von dem erweislichen Inhalt des Frachtvertrages abweicht, im Zweifel angenommen (präsumirt) werden darf, daß der Frachtvertrag dem Ladescheine entsprechend abgeändert worden ist. Dies ergeben die Materialien des Gesetzes. Denn — wie schon S. 54 bemerkt — lautete Alin. 2 des Art. 486 des Preuß. Entw. in Betreff des Konnossements:

> „Für die Rechtsverhältnisse zwischen Schiffer und Ablader bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages verbindlich, soweit im Konnossement nichts Abweichendes enthalten ist“,

und die Motive (S. 267) bemerken dazu, daß, soweit das Konossement der Chartepartie widersprechende Bestimmungen enthält, anzunehmen ist, daß der Schiffer und Ablader die Chartepartie haben aufheben wollen, und insoweit also auch für sie das Konnossement entscheidet. Dem war Art. 350 des Entw. I. Nürnb. Lesung für den Ladeschein nachgebildet, so daß auch für diesen vorstehende Motivirung gilt.

In II. Lesung (Prot. S. 1242, 1247) wurde bei der allgemeinen Fassungsänderung des jetzigen Art. 415 H.-G.-B. auf die beantragte Streichung der Schlußworte des letzten Alinea: „soweit im Ladescheine nichts Abweichendes ent-

halten ist" — jedoch ohne ersichtlichen Grund — eingegangen, so daß demungeachtet wohl anzunehmen ist, daß im Zweifel und bei Abweichungen der Frachtvertrag als durch den Ladeschein abgeändert zu betrachten ist.

A. M. ist v. Hahn II. S. 501, welcher zwar zugiebt, daß, wenn im einzelnen Falle Absender und Frachtführer übereinkommen, daß in den Ladeschein andere Bestimmungen aufgenommen werden sollen, als der früher abgeschlossene Frachtvertrag enthält, dies in der Absicht geschehen könne, den Frachtvertrag abzuändern, aber gerade aus der Weglassung des mehrerwähnten Schlußsatzes folgert, daß dies nicht präsumirt werden dürfe. Desgleichen Puchelt II. S. 408: „Zwischen Absender und Frachtführer ist lediglich der Frachtvertrag maßgebend, soweit er nicht in den Ladeschein aufgenommen ist. Natürlich kann aber der Frachtbrief durch ein späteres Abkommen geändert werden und trifft dies mit der Ausstellung des Ladescheins oder mit der hierauf bezüglichen Uebereinkunft zusammen, so hat dies darum nicht mehr, aber auch nicht weniger bindende Kraft; aber der Inhalt des — nicht ausdrücklich den Frachtbrief modifizirenden — Ladescheins kann für sich allein ein solches Abkommen nicht beweisen."

Bestehen aber Zweifel oder Abweichungen nicht, so sind zwischen Absender und Frachtführer die Bestimmungen des Frachtvertrages entscheidend, wobei der Ladeschein natürlich zur Ergänzung oder Präzisirung der Frachtbriefsangaben als Beweismittel nicht nur vom Frachtführer und Absender, sondern auch von den anderen Transportinteressenten herangezogen werden kann, z. B. in Betreff der Angaben über die Beschaffenheit, Menge und das Gewicht des Gutes, die Bezeichnung des Empfängers und Bestimmungsortes, Art und Modalitäten der Ablieferung, Frachtzahlung u. s. w. Der Ladeschein macht zwischen allen diesen Personen vollen Beweis, jedoch ist hier der Gegenbeweis gegen den Inhalt des Ladescheins in gleicher Weise, wie gegen den Inhalt des Frachtbriefes (Bd. I. Anm. 6) statthaft. Dagegen ist die Beweiskraft des Ladescheins zu Gunsten des Empfängers eine unbedingte und absolute, mithin sind Gegenbeweise oder Einreden bis auf die oben S. 62—65 erörterten Ausnahmen gänzlich ausgeschlossen. (Vgl. Goldschmidt § 71 S. 679, 680 u. Anm. 40, 41 ibid.)

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 416.

Wenn der Frachtführer einen Ladeschein ausgestellt hat, darf er späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts an einen anderen als den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger nur dann Folge leisten, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird. Handelt er dieser Bestimmung entgegen, so ist er dem rechtmäßigen Inhaber des Ladescheins für das Gut verpflichtet.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. Art. 320. Motive des Preuß. Entw. S. 176, 177. I. Lesg. Prot. S. 850 f., 853. Entw. I. Lesg. Art. 352. II. Lesg. Prot. S. 1248. Entw. II. Lesg. Art. 389. Monita Nr. 480. III. Lesg. Prot. S. 4775, 5105. Entw. III. Lesg. Art. 416. Vgl. noch die Materialien zu Art. 661: Preuß. Entw. Art. 488. Motive des Preuß. Entw. S. 267, 268. I. Lesg. Prot. S. 2228 bis 2230, 2457–2459. Entw. I. Lesg. Art. 526. II. Lesg. Prot. S. 4007, 4014. Entw. II. Lesg Art. 661.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des Handelsr. 1. Aufl. I, 1 §§ 31, 32 ff., S. 194 f. I, 2 § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 ff. v. Rönne, Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Uebersicht (Berlin 1876) Nr. 1–5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 f. Behrend, Handb. des H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. 1880 S. 1 u. 2. Im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 126 f., 461. Kowalzig S. 443. Endemann S. 362—364, S. 742. Goldschmidt, Handb. § 71 S. 681, § 73 S. 700 f., § 75 S. 764—769. v. Hahn II. S. 503. Keyßner S. 471, 475. C. F. Koch S. 422. Makower S. 404, 405, 411. Puchelt II. S. 410 Wengler S. 402. v. Kräwell S. 589, 590. Wehrmann S. 224. Hillig S. 52. Gad S. 301. Gareis S. 250, 251, 349. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 424. Kuhn in Busch's Arch. Bd. 4 S. 424. Thöl, H.-R. III. S. 80 f. Scheffer u. Groß S. 590. Brix S. 414.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts: Vgl. die zu Art. 413 u. 415 angeführten Erkenntnisse S. 1 u. 53, ferner 9. November 1873 Bd. 11 S. 413. 3. Oktober 1876 Bd. 21 S. 80. 15. September 1879 Bd. 25 S. 351 f. 13. September 1879 Bd. 25 S. 340. Entscheidungen des Reichsgerichts: 11. Dezember 1880 Bd. 3 S. 87. 2. Februar 1881 Bd. 4 S. 145.

175) Prinzip und Entstehung des Art. 416.

Der Art. 416 enthält eine aus der Rechtsnatur und dem Verkehrszwecke des Ladescheins als nothwendige Konsequenz sich ergebende Modifikation des Art. 402 H.-G.-B. Art. 402 in Verbindung mit Art. 405 begrenzt — wie oben Bd. II.

S. 62 f. des Näheren erörtert worden — die Verfügungsrechte des Absenders und Empfängers aus dem Frachtvertrage. Der Frachtführer hat darnach den späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Guts oder wegen Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger so lange Folge zu leisten, als er nicht letzterem nach Ankunft des Guts am Ort der Ueberlieferung den Frachtbrief übergeben (Art. 402 Alin. 1) oder — was dem gleichsteht — von diesem die Klage auf Uebergabe des Frachtbriefs und des Guts nicht angestellt ist. Es sind damit (vgl. Bd. II. S. 69 f.) durch das Gesetz zwei bestimmte formelle Akte geschaffen worden, bei deren Eintritt das Verfügungsrecht des ursprünglichen Kontrahenten des Frachtvertrages — des Absenders — aufhört und das des neu eintretenden Kontrahenten — des Empfängers — beginnt.

Die Ausstellung eines Ladescheins als einer einseitigen Verpflichtungsurkunde, durch welche der Frachtführer sich nach Art. 413 Alin. 2, Art. 414 Nr. 4 zur Aushändigung des Gutes an die darin bezeichneten Empfänger verpflichtet, beschränkt nothwendig die Dispositionsbefugniß des Absenders, welche demselben aus dem Frachtvertrage nach Art. 402, 405 zusteht. Denn wenn der Frachtführer durch Ausstellung des Ladescheins die Ablieferungspflicht an den darin vermerkten Empfänger übernimmt, so muß folgerichtig die Dispositionsbefugniß des Absenders dem Frachtführer gegenüber wegen Zurückgabe und Auslieferung des Guts an einen anderen, als den im *Frachtbriefe* bezeichneten Empfänger auch bereits *vor* den im Art. 402 Alin. 1 angegebenen Zeitpunkten so lange beschränkt bleiben bezw. cessiren, als die Auslieferungsverpflichtung des Frachtführers aus dem *Ladescheine* gegenüber dem dort bezeichneten Empfänger bezw. legitimirten Inhaber besteht (Art. 413 Alin. 2), d. h. bis die bezügliche Verpflichtung durch Rückgabe des Ladescheins an den Frachtführer erloschen ist. Diese Beschränkung der eigenen Dispositionsbefugniß liegt in dem *Willen* des Absenders. Denn, indem ihm nach vorgängigem Uebereinkommen vom Frachtführer der Ladeschein ausgestellt wird, verzichtet er damit, so lange die Auslieferungspflicht des letzteren aus dem Ladescheine besteht, auf die Dispositionsbefugniß zu Gunsten des im Ladescheine bezeichneten Empfängers bezw. legitimirten Inhabers, da mit dem Aushändigungsanspruche desselben aus Art. 413 Alin. 2 die Dispositionsbefugniß des Absenders aus Art. 402 Alin. 1 nicht zugleich in Kraft sein kann. (Vgl. *Ackermann* in *Busch's* Archiv Bd. 4 S. 424.) Um diesem — an sich wohl selbstverständlichen — Grundsatze besonderen und positiven Ausdruck zu verleihen, ist Art. 416 in das Gesetzbuch aufgenommen worden.

Uebereinstimmend bemerkt *Thöl* III. S. 83: „Aus dem Umstand, daß der Frachtführer *mit Willen* des Absenders vermittelst des Ladescheins ein selbstständiges Ablieferungsversprechen dem Destinatär zu dessen eigenem Recht gegeben hat, folgt, daß er seinen Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage gegen den Absender soweit enthoben ist, als dieselben neben seiner Verpflichtung aus dem Ladescheine nicht bestehen können. Er kann sich zur Befreiung von seiner Verpflichtung aus dem Ladeschein dem Destinatär gegenüber nicht berufen auf jene Verpflichtungen, daß er sie zu erfüllen oder sie erfüllt habe. Wohl aber kann er sich zur Befreiung von jenen Verpflichtungen auf seine damit unvereinbare Verpflichtung aus dem Ladeschein berufen.“

Art. 416 entspricht im Wesentlichen den Alin. 1 und 3 des Art. 661, betreffend das See-Konnossement. Mehrere Bestimmungen des Art. 661 haben jedoch — und zwar, wie die Entstehungsgeschichte des Art. 416 zeigt, vornehmlich in Rücksicht dar-

auf, daß die Gestaltung des Ladescheinverkehrs in der Praxis überhaupt eine einfachere ist, als die des Konnossementsverkehrs, und daß man die Entwickelung des neueren Instituts des Ladescheins thunlichst der Praxis überlassen wollte — in den Art. 416 nicht Aufnahme gefunden. Dahin gehört die Bestimmung über den Fall, wenn mehrere Exemplare des Ladescheins ausgestellt sind (Alin. 1 des Art. 661), sowie die Unterscheidung bei Ausstellung an Ordre und auf Namen (Alin. 1 bis Alin. 4 des Art. 661).

Der preußische Entwurf (welcher vom Frachtführer vollzogene Frachtbriefduplikate an Stelle und mit der Wirkung von Ladescheinen für den Binnenverkehr vorsah) enthielt die Bestimmung, daß, wenn der Frachtführer dem Versender ein oder mehrere Duplikate des Frachtbriefs ausgestellt hat, er späteren Anweisungen desselben wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts an einen anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger nur dann Folge leisten darf, wenn ihm die sämmtlichen Duplikate des Frachtbriefes zurückgegeben werden, und daß er durch die Nichtbeachtung dieser Bestimmung dem rechtmäßigen Inhaber des Duplikats für die Ladung verhaftet wird. Ferner ist dem Absender der Widerruf auch ohne Rückgabe der Duplikate mit der Wirkung gestattet, daß der Frachtführer, ungeachtet der Meldung eines Duplikatinhabers, deponiren mußte. (Preuß. Entw. Art. 320, 321.)

Die Motive (S. 176) bemerken dazu: „Da die Frachtbriefsduplikate gleich den Konnossementen negoziable Papiere sind, bei welchen durch Indossament alle Rechte und Ansprüche des Indossanten an die Ladung auf den Indossatar übergehen, so übernimmt der Frachtführer durch Ausfertigung solcher Duplikate allen berechtigten Inhabern gegenüber die Verpflichtung, nur an sie das Gut auszuantworten. Er darf daher bei eigener Vertretung nur dann die Ladung dem Versender zurückgeben oder der Anweisung desselben zur Auslieferung der Ladung an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger Folge leisten, wenn ihm die sämmtlichen Frachtbriefsduplikate ausgehändigt werden. Dagegen muß dem Versender, auch wenn er die ausgefertigten Duplikate nicht mehr besitzt, das Recht zugestanden werden, die Aushändigung des Guts an den bezeichneten Empfänger oder dessen Indossatare zu untersagen. Ein solche Befugniß ist in vielen Fällen zum Schutze der Versender, z. B. der Verkäufer oder Kommissionäre, unentbehrlich. Das Gut ist dann unter gerichtlicher Autorität sicher niederzulegen und es bleibt den Interessenten überlassen, ihre Ansprüche auf dasselbe im Rechtswege geltend zu machen." (Vgl. noch die Motive S. 267, 268.)

Nachdem jedoch in der I. Nürnb. Lesung (Prot. S. 845—849) beschlossen worden war, an Stelle der Frachtbriefduplikate den Ladeschein als ein dem Seekonnossement analoges Transportpapier für den Binnenverkehr mit der Wirkung eines selbstständigen Verpflichtungsscheines des Frachtführers zur Auslieferung des Gutes an den Empfänger einzuführen, wurde zugleich das Widerrufsrecht des Absenders durch Streichung des Art. 321 beseitigt, weil die Uebergabe des Ladescheins der Uebergabe der Waare gleichstehe. (Vgl. oben Anm. 158 S. 14.) „Neben dieser Bestimmung sei das Recht des Absenders, die Uebergabe der Waare an den rechtmäßigen Inhaber des Ladescheins zu hindern und deren Deposition zu verlangen, gar nicht denkbar, wenn es nicht zu den größten Verwirrungen kommen solle. Bei der Anerkennung eines solchen Rechtes im Gesetze werde es Niemand wagen, einen Ladeschein zu kaufen oder auf einen solchen vorzuschießen. Der Sinn der Begebung eines Ladescheines sei offenbar der, daß sich der Absender damit zugleich seines

Verfügungsrechtes über die Waare begebe. Demgemäß könne man nicht weiter gehen, als daß man dem Frachtführer unter Umständen ein Recht einräume, die Waare zu deponiren, z. B. wenn sich gar kein Empfänger melden würde, oder wenn er auf Grund zweier Duplikate gleichzeitig von mehreren Personen, vielleicht auch vom Absender und Destinatär zugleich wegen Auslieferung der Waare angegangen würde. Wo gleichwohl der Absender ein rechtlich begründetes Interesse habe, die Auslieferung der Waare zu verhindern, möge er durch Arrest- rc. Gesuche das Nöthige vorkehren.“ (Prot. S. 853.)

Demgemäß enthielt der Artikel im Entwurfe I. Lesung folgende Fassung:

Art. 352.

„Wenn der Frachtführer einen Ladeschein ausgestellt hat, darf er späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts an einen anderen als den im Ladescheine bezeichneten Empfänger nur dann Folge leisten, wenn ihm die sämmtlichen Exemplare des Ladescheins zurückgegeben werden; im Unterlassungsfalle ist er dem rechtmäßigen Inhaber des Ladescheins für die Ladung verhaftet.“

Nachdem jedoch in II. Lesung beschlossen worden war, in Rücksicht auf das thatsächlich seltene Vorkommen von Ladescheinduplikaten solche im Gesetze überhaupt nicht zu erwähnen (vgl. oben Anm. 159 S. 18 f., Goldschmidt S. 762 Anm. 89), wurde zugleich anerkannt, daß die Fassung des Art. 352 I. Lesung in Gemäßheit dieses Beschlusses die entsprechende Aenderung zu erleiden habe, und daher in dem bezüglichen Art. 389 des Entwurfs II. Lesung statt der Worte „die sämmtlichen Exemplare des Ladescheins“ nur die Worte „der Ladeschein“ gesetzt. Daraus erklärt sich die Abweichung des Art. 416 von dem Art. 661 Alin. 1 u. 4 des Seerechts, insoweit in letzterem von der Zurückgabe „sämmtlicher Exemplare des Konnossements“ die Rede ist. Keineswegs ist jedoch, wie Anm. 159 S. 19 gleichfalls hervorgehoben, hierdurch die Ausstellung von Ladescheinduplikaten ausgeschlossen, vielmehr finden, wo sie vorkommen, die Grundsätze über Konnossementsduplikate analoge Anwendung (s. Goldschmidt S. 762, 765) und daher eventuell auch die Bestimmungen der Alin. 1 u. 4 des Art. 661 (v. Hahn II. S. 503 § 1, C. F. Koch S. 422 Anm. 57).

Auch in III. Lesung wurde trotz eines darauf gerichteten Antrages Bayerns (Nr. 480 der Erinner., S. 81 der Zusammenstellung) daran festgehalten, daß Ladescheinkopien bezw. Duplikate im Art. 416 nicht zu erwähnen seien, und ferner auf die Bemerkung eines Abgeordneten, daß Art. 389 II. Lesung mit der Fassung des Seerechts in Einklang zu setzen und zwischen den an Ordre lautenden und den nicht indossabeln Ladescheinen zu unterscheiden sein werde, beschlossen, es bei der bisherigen Fassung des Artikels zu belassen. (Prot. S. 4775, 5105.)

Goldschmidt (S. 765 Anm. 94 Nr. 2) folgert daraus, daß in Betreff der Dispositionsbefugniß des Absenders aus Art. 416 die Unterscheidung zwischen Ladescheinen an Ordre und auf Namen ausdrücklich abgelehnt worden sei. (Vgl. auch Puchelt II. S. 410.) Dagegen meint C. F. Koch (S. 422 Anm. 57), daß trotz des Beschlusses, in Art. 416 von einer solchen Unterscheidung abzusehen, dennoch gegebenen Falles Art. 661 Alin. 1 u. 4 analog anzuwenden sei, mithin bei einem nicht an Ordre lautenden Ladescheine die Einwilligung des bezeichneten Empfängers in die Zurückgabe der Güter genüge. Dieser letzteren Ansicht dürfte beizutreten sein, wenngleich der Wortlaut des Art. 416 für die Goldschmidt'sche Annahme

zu sprechen scheint. Aber der Beschluß, von jener Unterscheidung im Art. 416 abzusehen, hat unverkennbar ebenso wie der über die Nichterwähnung mehrerer Ladescheinexemplare nur den wiederholt in den Protokollen ausgesprochenen Zweck, die Bestimmungen über die Ladescheine möglichst zu vereinfachen, weil erforderlichenfalls auf die vollständigeren Vorschriften des Seekonnossements zurückgegriffen werden könne. Aus diesem Grunde und weil, wie auch Goldschmidt mehrfach hervorhebt, die Normen über das Konnossement prinzipiell analoge Anwendung auf den Ladeschein zu finden haben (vgl. Anm. 159 S. 9), ist auch hier die Unterscheidung aus Art. 661 zu entnehmen.

Aus gleicher Erwägung ist ferner auch für den Fall der Ausstellung mehrerer Ladescheinexemplare die dem Art. 416 fehlende Bestimmung des Art. 661 Alin. 2 in Anwendung zu bringen, d. h. der Frachtführer hat, solange er den Bestimmungsort nicht erreicht hat, den Anforderungen eines Ladescheininhabers auf Auslieferung der Güter nur dann Folge zu leisten, wenn ihm die sämmtlichen Exemplare des Ladescheins zurückgegeben werden. (Vgl. Prot. S. 2457—2459 und Motive des Preuß. Entw. S. 267, 268.)

176) **Wenn der Frachtführer einen Ladeschein ausgestellt hat, darf er späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts an einen anderen als den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger nur dann Folge leisten, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird.**

Der erste Satz des Art. 416 beschränkt die Dispositionsbefugniß des Absenders über das Gut, wie sie sich aus dem Frachtvertrage gemäß Art. 402 H.-G.-B. an sich ergiebt, unter der im Eingange dieses Artikels enthaltenen Voraussetzung: „wenn der Frachtführer einen Ladeschein ausgestellt hat". (Vgl. hierüber oben Art. 413 Anm. 159 S. 16 f.) Diese Beschränkung erklärt sich daraus, daß der legitimirte Inhaber des Ladescheins ein selbstständiges Forderungsrecht auf Auslieferung des Guts gegen den Frachtführer hat, welches durch Anweisungen des Absenders an den letzteren nicht beschränkt werden kann. (S. Anm. 175 S. 74, Anschütz III. S. 461.) Sie ist eine nothwendige Konsequenz aus der vom Frachtführer durch Ausstellung eines Ladescheins übernommenen direkten Verpflichtung gegen den legitimirten Inhaber des Ladescheins. (v. Hahn II. S. 503.) „Bei einem einfachen Frachtbriefe — bemerkt C. F. Koch S. 422 Anm. 57 — darf der Absender das Frachtgut so lange zurückfordern, als der Frachtführer dem Empfänger gegenüber sich nicht gemäß der Bestimmung des Art. 402 verpflichtet hat. Durch Ausstellung und Annahme des Ladescheins wird das Dispositionsrecht des Absenders beschränkt."

Die Beschränkung des dem Absender nach Art. 402 zustehenden Verfügungsrechts besteht darin, daß der Frachtführer späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts an einen anderen als den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger nur dann Folge leisten darf, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird. (Vgl. Puchelt II. S. 410.) Ohne Ausstellung eines Ladescheins hat der Frachtführer — wie Art. 402 Anm. 78, 79 S. 89 ff. des Näheren erörtert ist — den bezüglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Guts oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Fracht-

briefe bezeichneten Empfänger bis zur Uebergabe des Frachtbriefs an denselben bezw. Klageanstellung darauf nach Ankunft am Ablieferungsorte Folge zu leisten. Durch Ausstellung eines Ladescheins wird dieses Recht des Absenders aufgehoben und zwar so lange, bis dem Frachtführer der Ladeschein zurückgegeben wird. Bis zu diesem Momente sind dem Absender Anweisungen an den Frachtführer in Betreff des Guts nicht gestattet. Der Frachtführer hat solchen nicht Folge zu leisten. In der beiderseits vereinbarten Ausstellung des Ladescheins liegt die Unterordnung unter die gesetzliche Vorschrift des Art. 416 ausgesprochen.

Die Worte „späteren Anweisungen" bedeuten Anweisungen, welche nach der Ausstellung des Ladescheins erfolgen. Die Ausstellung, d. h. Formulirung, Fertigung, Unterzeichnung und Hingabe (Art. 414 Alin. 2; vgl. Anm. 159 S. 20 f.) des Ladescheins ist der Moment, von welchem ab das Verfügungsrecht des Absenders aus Art. 402 die im Art. 416 angegebene Beschränkung erleidet. Vor der Ausstellung kann der Frachtführer einer Anweisung des Absenders auch nicht entgegenhalten, daß die Ausstellung zwar noch nicht erfolgt, aber bereits vereinbart sei, da lediglich die erfolgte Ausstellung entscheidet. Wohl aber kann der Frachtführer die begonnene Ausführung einer Anweisung des Absenders sistiren, wenn inzwischen die Ausstellung eines Ladescheins erfolgt ist. In der entsprechenden Stelle des Seerechts (Art. 661 Alin. 1) fehlt das Wort „späteren" ohne weitere Begründung, vermuthlich, weil man es für überflüssig hielt.

Sämmtliche Anweisungen, welche nach Art. 402 dem Absender zustehen, sind während der Existenz des Ladescheins unzulässig. Die unklare, dem Art. 402 nachgebildete Fassung des Art. 416 „Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts 2c." läßt es allerdings zunächst fraglich erscheinen, ob darnach dem Absender nicht wenigstens die Anweisung auf Auslieferung an den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger gestattet sei. Aber auch diese Befugniß steht nach dem Charakter des Ladescheins dem Absender nicht zu. Die Auslieferungsforderung des legitimirten Ladescheininhabers ist eine ganz selbstständige, von der Verfügung des Absenders unabhängige und es kann daher dem Letzteren das Recht nicht zuerkannt werden, dem Frachtführer irgend welche Anweisungen in Betreff der Auslieferung des Guts an den legitimirten Inhaber zu ertheilen. Aus diesem Grunde sind auch in der entsprechenden Stelle des Seerechts (Art. 661 Alin. 1) die Worte: „an einen anderen, als den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger" fortgelassen.

Die Fassung des Art. 416 macht es aber ferner auch unklar, ob dem Absender nicht etwa die Befugniß zu Anweisungen anderer Art belassen bleiben sollte. Aber — wie bereits oben Art. 402 Anm. 78 S. 90 ff. erörtert — sind hiermit jene beiden Anweisungen lediglich als die gewöhnlichsten und wesentlichsten ausdrücklich hervorgehoben, darunter aber auch alle anderen Anweisungsbefugnisse mit inbegriffen. Nicht nur der Befugniß, das Gut jederzeit, sowohl vor, wie nach der Ankunft am Bestimmungsorte zurückzufordern oder an eine andere, als die durch den Ladeschein (oder Frachtbrief) bestimmte Person ausliefern zu lassen, geht der Absender bis zur Rückgabe des Ladescheins an den Frachtführer verlustig, sondern auch aller anderen Anweisungsbefugnisse in Betreff des Gutes, wie sie in Anm. 78 S. 92 f. näher aufgeführt sind. In Hinsicht auf sämmtliche Dispositionsbefugnisse über das Gut (Art. 402 f.) tritt der durch den Ladeschein legitimirte Empfänger desselben an die Stelle des Absenders. Er kann daher —

gegen Rückgabe des Ladescheins — auch an Stelle des Absenders bereits während des Transports und vor Erreichung des Bestimmungsortes die Auslieferung an sich selbst oder an eine andere Person verlangen (vgl. Art. 661 Alin. 2, Prot. S. 2457 f., Gad S. 301, v. Kräwell S. 593, Brix S. 411, v. Stubenrauch S. 535. A. M. Goldschmidt S. 765 Anm. 94 Nr. 3), nur darf dadurch die Lage des Frachtführers nicht verschlechtert, d. h. es müssen die ihm gebührenden Gegenleistungen vollständig erfüllt werden.

Die Beschränkung der Anweisungsbefugniß des Absenders dem Frachtführer gegenüber aus Art. 402 fällt nur fort,

„wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird."

Denn der Sinn der Begebung eines Ladescheins ist nach den Prot. (S. 853) offenbar der, daß sich der Absender damit zugleich seines Verfügungsrechtes über die Waare begiebt. Demgemäß könne man nicht weiter gehen, als daß man dem Frachtführer unter Umständen ein Recht einräume, die Waare zu deponiren, z. B. wenn sich gar kein Empfänger melden würde oder wenn er auf Grund zweier Duplikate gleichzeitig von mehreren Personen, vielleicht auch vom Absender und Destinatär zugleich wegen Auslieferung der Waare angegangen würde. Wo gleichwohl der Absender ein rechtlich begründetes Interesse habe, die Auslieferung der Waare zu verhindern, möge er durch Arrestgesuche rc. das Nöthige vorkehren. „Dem etwa begründeten Verfolgungsrechte des Absenders (stoppage in transitu) — bemerkt v. Hahn II. S. 503 — wird auch durch Ausstellung eines Ladescheins nicht präjudizirt."

Vgl. auch Motive des Preuß. Entw. S. 268, Makower S. 411 Anm. 41, Puchelt II. S. 410 Nr. 4, Goldschmidt § 73 S. 724—726, Laband, Zeitschr. f. d. R. Bd. XIX. S. 126 f., Erk. des Ob.-App.-Ger. Lübeck vom 23. Juni 1869, Goldschmidt's Zeitschr. für HR. Bd. 19 S. 561, Kierulff's Samml. Bd. 5 S. 349.

Art. 416 trifft keine Bestimmung über den Fall, wenn der Ladeschein in mehreren Exemplaren ausgestellt ist. Es unterliegt aber nach der Entstehungsgeschichte des Art. 416 (s. Anm. 175 S. 75 f.) und nach der Analogie des Art. 661 keinem gegründeten Zweifel, daß alsdann die Beschränkung erst fortfällt, wenn sämmtliche Exemplare des Ladescheins zurückgegeben werden. Denn die bezügliche, in den früheren Entwürfen des Artikels enthaltene Bestimmung wurde in II. und III. Lesung lediglich deshalb fortgelassen, weil sie in Rücksicht auf das seltene Vorkommen von Ladescheinduplikaten übrig erschien. Eventuell finden aber die Grundsätze über Konnossementsduplikate analoge Anwendung.

Vgl. Goldschmidt S. 762, 765, Gad S. 301, v. Hahn II. S. 503 § 1, C. F. Koch S. 422 Anm. 57. — Unentschieden läßt die Frage Puchelt II. S. 410 Nr. 2, v. Kräwel S. 589, 590.

Die entsprechende Bestimmung des Seerechts (Art. 661 Alin. 1 und 4) unterscheidet hierbei jedoch zwischen dem an Ordre und dem nicht an Ordre gestellten Konnossement. Nur im ersteren Falle ist die Rückgabe sämmtlicher Exemplare unbedingt vorgeschrieben (Art. 661 Al. 1, Makower S. 404 Anm. 176). Im letzteren Falle dagegen, d. h. wenn das Konnossement nicht an Ordre lautet, ist der Schiffer zur Zurückgabe oder Auslieferung der Güter auch ohne Beibringung eines Exemplars des Konnossements verpflichtet, sofern der Ablader und der im Konnossement bezeichnete Empfänger in die Zurückgabe oder Auslieferung der Güter willigen. Aber auch in diesem Falle kann, wenn nicht sämmtliche Exemplare

des Konnossements zurückgestellt werden, der Schiffer wegen der deshalb zu besorgenden Nachtheile zuvor Sicherheitsleistung fordern (Art. 661 Alin. 4). Ein Antrag, diese Bestimmung auch in Art. 416 aufzunehmen, wurde zwar abgelehnt. Es darf aber daraus nicht mit Goldschmidt (S. 765 Anm. 94 Nr. 2) und Puchelt (II. S. 410) gefolgert werden, daß hiernach eine analoge Anwendung dieser Vorschriften des Art. 661 auf den Ladeschein nicht stattzufinden habe. Vielmehr ist, wie oben Anm. 175 S. 77 erörtert, die Annahme begründet, daß gegebenen Falls die Analogie des Art. 661 auch für Art. 416 Platz greife. (C. F. Koch S. 422 Anm. 57. — v. Hahn, II. S. 503, äußert sich über diese Frage nicht.)

In den Berathungen des Seerechts (Prot. S. 2228—2230) wurde die in Rede stehende Bestimmung damit begründet, daß, wenn das Konnossement nicht an Ordre laute, sondern einfach an die Adresse eines bestimmten Destinatärs ausgestellt sei, so lasse sich nicht absehen, weshalb es der Rückgabe aller Exemplare des Konnossements bedürfen solle, um dem Ablader die Möglichkeit, seine früheren Anweisungen zu ändern, zu geben. In einem solchen Falle müsse es genügen, wenn der Destinatär die Einwilligung zur Abänderung der ursprünglichen Anweisungen des Befrachters gebe, und dem Schiffer hierüber eine Urkunde ertheilt werde. Denn sollte der Empfänger auch in der Folge auf den Grund eines in seinen Händen zurückbleibenden Exemplars des Konnossements oder statt seiner ein Cessionar desselben von dem Schiffer die Auslieferung der im Konnossement bezeichneten Güter verlangen, so würde ihm der Letztere auf Grund der erklärten Zustimmung zu den Weisungen des Befrachters einen wirksamen Einwand entgegensetzen und sich hierdurch gegen jede ferneren Anforderungen schützen können. Mehr als die Einwilligung des Empfängers dürfe in diesem Falle der Schiffer um so weniger verlangen, als sonst die bedenklichsten Unzuträglichkeiten entstehen könnten. Man möge nur z. B. daran denken, daß eines von mehreren an die bestimmte Adresse des Empfängers ausgestellten Exemplaren des Konnossements verloren gegangen wäre. Ohne die größten Weiterungen werde es in einem solchen Falle gar nicht möglich sein, die einmal verladene Waare vom Schiffer zurückzuerhalten, obschon alle wirklich betheiligten Personen mit deren Rückgabe einverstanden seien und der Schiffer auch ohne Rückgabe des verloren gegangenen Exemplars gegen jeden ferneren Anspruch völlig sicher sei. Um jedoch den Schiffer für den Fall, daß ihm nicht alle Exemplare des Konnossements ausgehändigt werden, vor allen Verwicklungen mit den Konnossementsinhabern zu schützen, ist er überdies für befugt erklärt worden, Kautionsleistung für etwaige Ansprüche aus den Konnossementen zu fordern. Anhaltspunkte für eine entsprechende Feststellung der Kautionssumme sind freilich weder im Gesetze noch in den Berathungen enthalten. (Prot. S. 2228—2230, Makower S. 405 Anm. 178.)

Der im Art. 416 enthaltene Grundsatz weist auch auf die dingliche Wirkung der Ausstellung bezw. Begebung des Ladescheins hin, wenngleich dieselbe in den über den Ladeschein ergangenen Bestimmungen des H.-G.-B. keinen besonderen Ausdruck gefunden hat. Es ist aber bereits oben (Anm. 158 III. S. 11 f.) aus der Entstehungsgeschichte dieser Bestimmungen die Auffassung begründet worden, daß auch nach der dinglichen Seite hin für den Ladeschein die bezüglichen Grundsätze des Seekonnossements (Art. 649) analog zur Anwendung zu bringen seien. Und hierfür bietet überdies Art. 416 einen ausreichenden Anhalt. Denn wenn darnach mit der Ausstellung des Ladescheins das Verfügungsrecht des Absenders

über das Gut aufhören und auf den legitimirten Inhaber des Ladescheins bis zur Rückgabe des Ladescheins übergehen soll, so sind damit unverkennbar dem Uebergange des Ladescheins nicht nur obligatorische, sondern auch dingliche Wirkungen in Betreff des Gutes selbst beigelegt. „Betreffs der dinglichen Seite ist zwar — bemerkt Goldschmidt § 75 S. 767, 768 zutreffend — nach längerem Schwanken die ausdrückliche Aufstellung eines entsprechenden allgemeinen Rechtssatzes abgelehnt worden. Indessen sind nicht allein die Konsequenzen dieses Rechtssatzes für Pfand- und Retentionsrecht in durchaus gleicher Weise, wie für das Konnossement anerkannt, sondern es kann auch die allgemeine Geltung desselben um so weniger bezweifelt werden, als derselbe keineswegs nur kraft positiver, gesetzlicher oder gewohnheitsrechtlicher Sanktion besteht, sondern zugleich als wissenschaftlicher Satz sich unmittelbar aus den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts vom Erwerb der Gewahrsam und des Besitzes durch Mittelspersonen ergiebt. Ist der Frachtführer nach Ausstellung des Ladescheins der Verfügung des Absenders als solchen entzogen, und darf derselbe nur an den legitimirten Inhaber des Ladescheins ausliefern (Art. 416—418), hat der Ladeschein vorwiegend den Zweck, den bezeichneten Empfänger zur sicheren Verfügung über das Transportgut zu befähigen, so muß nothwendig angenommen werden, daß nach Ausstellung des Ladescheins der Frachtführer nicht für den Absender, sondern lediglich für den berechtigten Inhaber des Ladescheins detinirt, somit der letztere durch Erwerb des Ladescheins die Gewahrsam des Transportguts und die daran nach Umständen sich knüpfenden weiteren Rechte erlangt. Schon die ältere Praxis hat vielfach den Ladeschein (Binnenkonnossement) in diesem Sinne behandelt und die gesetzliche Anerkennung wie nähere Regelung desselben hat die an ihn geknüpften Rechtswirkungen unmöglich abgeschwächt, sondern sichergestellt.“

Uebereinstimmend das Reichsgericht: „Durch die Nichtaufnahme dieser Bestimmung (sc. Art. 649) ist jedoch nicht gesetzlich ausgesprochen, daß die Uebergabe des Ladescheins keine der Uebergabe des Konnossements entsprechende Wirkung betreffs der Besitzverhältnisse haben sollte, ebensowenig wie die Beschränkung der Bestimmung des Art. 649 auf Ordrekonnossemente die Möglichkeit der Anwendung desselben auf Rektakonnossemente ausschließt. Es fragt sich nun, ob der in Art. 649 H.-G.-B. ausgesprochene Satz als eine lediglich positiv rechtliche Bestimmung aufgefaßt werden müsse, oder ob sie nicht aus allgemeinen Grundsätzen sich herleiten lasse und damit auch die Beschränkung derselben auf Konnossemente hinwegfalle. Das Reichsgericht tritt der letzteren, insbesondere von Goldschmidt vertretenen und begründeten Ansicht bei. Der Schiffer, welcher ohne Konnossementsausstellung für den Ablader detinirt, erklärt durch Zeichnung des Ordrekonnossements naturgemäß, für den legitimirten Inhaber des Konnossements zu detiniren, denn nur diesem verpflichtet er sich, das Gut herauszugeben, und der Absender kann das Gut nur verlangen gegen Zurückgabe der Konnossemente. Der Konnossementsinhaber detinirt also durch den Schiffer, er erhält die Detention durch Uebergabe des Konnossements.“

Erkannt vom I. Civ.-Sen. des Reichsger. unterm 1. Oktober 1881, Entsch. Bd. 5 S. 79.

Sonach gilt der für das Seekonnossement aufgestellte Grundsatz des Art. 649 H.-G.-B. in gleichem Maße auch für den Ladeschein, d. h. mut. mut. die Uebergabe des an Ordre lautenden Ladescheins an denjenigen, welcher durch dasselbe zur Empfangnahme legitimirt wird, hat, sobald die Güter wirklich abgeladen sind, für

den Erwerb der von der Uebergabe der Güter abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen wie die Uebergabe der Güter.

Festzuhalten ist zum Verständnisse dieses Grundsatzes, daß nach dessen Inhalt die Uebergabe des Ladescheins an den betreffenden Gütern nur diejenigen Rechte verschafft, wie die unmittelbare faktische Uebergabe der Güter selbst, nicht mehr und nicht weniger, und daß das der Uebergabe des Ladescheins zu Grunde liegende Rechtsverhältniß hierbei die gleiche rechtliche Wirkung äußert, welche es bei der wirklichen Uebergabe der Güter gehabt hätte. Darnach wird also der Erwerber des Ladescheins (vgl. Goldschmidt § 73 S. 717 f.) keineswegs schlechthin Eigenthümer des im Ladeschein bezeichneten Gutes, noch auch stets nur juristischer Besitzer, sondern er erwirbt bald Eigenthum, bald nur juristischen Besitz oder gar bloße Detention mit den daran sich knüpfenden Rechten (Pfandrecht, Retentionsrecht), je nachdem er durch die unmittelbare Uebergabe des Gutes das eine oder andere erlangt hätte.

So liegt z. B. — wie das R.-G. annimmt — für den Käufer einer Waare in der Annahme eines Konnossements (bezw. Ladescheins) noch nicht die definitive Empfangnahme der Waare, d. h. nicht die Erklärung des Käufers, daß er die Uebergabe der Waare als Erfüllung anerkenne, so daß also auch die gegen Uebergabe des Konnossements (Ladescheins) vom Käufer geleistete Zahlung noch nicht als definitive Zahlung, d. h. als Erfüllungshandlung, sondern nur als provisorische Zahlung oder Vorschußleistung aufzufassen ist.

Erkannt vom I. Civ.-Sen. des Reichs-Ger. unterm 11. Dezember 1880, Entsch. Bd. 3 S. 87. Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 2 S. 182, Bd. 6 S. 272, Bd. 7 S. 236, Bd. 11 S. 185, Bd. 15 S. 218. Voigt's Neues Arch. für H.-R. Bd. 4 S. 64.

Ferner das Reichsgericht: „Welche rechtlichen Wirkungen durch diesen Erwerb der Detention vermittelt werden, in welches Verhältniß der Konnossementserwerber zum Gute tritt, ob er Eigenthümer desselben wird u. s. w., hängt davon ab, in welchem Sinne ihm das Konnossement übertragen worden war. Diese Auffassung entspricht nicht nur den Grundsätzen des gemeinen, sondern auch denen des Preuß. Rechts (§§ 66, 67 I. 7 A. L.-R., Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 7 S. 34). Aus dieser Auffassung ergiebt sich aber, daß der Uebergabe des Ladescheins, welchen der Flußschiffer in völlig gleicher Tendenz, wie der Seeschiffer das Konnossement, ausstellt, die gleiche Wirkung betreffs der Besitzverhältnisse beigemessen werden muß, welche nach Art. 649 der Uebertragung des Konnossements zukommt . . . ."

Erkannt vom I. Civ.-Sen. des Reichs-Ger. unterm 1. Oktober 1881, Entsch. Bd. 5 S. 79, 80.

Es kann auf die Erörterung der juristischen Konstruktion dieses Grundsatzes, wie sie Goldschmidt a. a. O. giebt, hier nicht näher eingegangen werden. Goldschmidt kommt zu dem jetzt überwiegend als richtig anerkannten Resultate, daß, weil der Frachtführer unmittelbar gegen den im Ladeschein bezeichneten Empfänger zur Auslieferung des Guts verbunden ist, mit dem Augenblicke der Zeichnung des Ladescheins seine Beziehung zum Absender als solchen, dessen Verfügungsrecht nunmehr an den Besitz sämmtlicher Exemplare des Ladescheins oder doch an die Zustimmung des bezeichneten Destinatärs gebunden ist, in den Hintergrund tritt. Der Wille des Frachtführers geht darum naturgemäß nicht sowohl dahin, für den Absender als solchen, vielmehr für diejenige Person das Gut zu kustodiren, welcher er zur Auslieferung verbunden ist, also für den namentlich bezeichneten

Empfänger oder, im Falle des Ordreladescheins, für den Remittenten oder Indossatar. Dem steht der Wille des Absenders um so weniger entgegen, als dieser ja die sämmtlichen Exemplare in Händen hat und so in der Lage ist, durch deren Zurückhaltung oder deren Zustellung an seine Agenten oder durch Rückgabe an den Frachtführer verbunden mit Ausstellung neuer selber die Detention zu bewahren. Indem er aber eines dieser Exemplare begiebt, ermöglicht er dem Empfänger den Erwerb der Detention, welche der Frachtführer für den Empfänger übt. In gleicher Weise kann nur durch weitere Begebung die Detention und je nach Umständen juristischer Besitz oder Eigenthum auf den weiteren Ladescheinerwerber übergehen, da ja die Detention des Frachtführers bleibt und jeder Ladescheinerwerber durch den Schiffer detinirt bezw. besitzt. Der in Rede stehende Grundsatz entspricht hiernach den Normen des bürgerlichen Rechts vom Besitzerwerb durch Stellvertreter. (Vgl. dagegen C. F. Koch Art. 649 Anm. 159, welcher den fraglichen Satz als eine Verirrung der Jurisprudenz und der Fortentwicklung nicht fähig bezeichnet.)

Uebereinstimmend mit Goldschmidt bemerkt Keyßner S. 471: „Aus der Anwendung der Grundsätze vom Seekonnossement folgt, daß nach Ausstellung des Ladescheins der Frachtführer nicht für den Absender, sondern lediglich für den berechtigten Inhaber des Ladescheins den Gewahrsam des Transportguts und die daran nach Umständen sich knüpfenden weiteren Rechte erlangt. Grundgebend hierfür ist Art. 649." Ferner Anschütz und v. Völderndorff III. S. 000: „Auch hinsichtlich der dinglichen Wirkungen steht der Ladeschein dem Konnossement, das Binnenkonnossement dem Seekonnossement gleich. Nach Ausstellung des Ladescheins detinirt der Frachtführer das Gut nicht mehr für den Absender, sondern für den legitimirten Inhaber des Ladescheins. Der Erwerb des Ladescheins vertritt die Stelle der Uebergabe des Guts und zieht für den Inhaber des Scheins alle diejenigen rechtlichen Wirkungen nach sich, welche rechtlich von der Uebergabe der Güter abhängig sind. Die Tradition des Ladescheins ist keine blos symbolische, sondern wirkliche Tradition der Waare, vermittelt durch Zwischenpersonen. Der wirkliche Besitzübergang wird hier dadurch ermöglicht, daß sich die Waare nicht in Gewahrsam des Veräußerers selbst, sondern einer Zwischenperson befindet, welche Stellvertreter des Veräußerers im Besitze ist." Sodann Endemann § 78 III. S. 364: „Was die Bedeutung des Ladescheins für den Besitz oder das dingliche Recht anlangt, so fehlt zwar im H.-G.-B. der allgemeinere Satz, daß die Uebergabe des Scheins gleiche Wirkung, wie die Uebergabe des Frachtgutes haben soll. Allein dieselben Wirkungen, welche die Innehabung des Konnossements in Bezug auf das Retentions- und Pfandrecht hat, erstrecken sich auch auf die Innehabung des Ladescheins; und daraus wird mit Recht die Folgerung gezogen, daß überhaupt der rechtmäßige Inhaber des Ladescheins als Besitzer des Frachtgutes zu betrachten ist." (Vgl. noch Beseler, D. Priv.-R. § 228.)

Vgl. über die Frage, was zur Substantiirung der auf den Besitz eines indossirten Ordrekonnossements (bezw. Ladescheins) gestützten Vindikation gehört:

Erk. des Reichs-Ger. vom 2. Februar 1881, Entsch. Bd. 4 S. 145.

Art. 649 legt nur der Uebergabe des „an Ordre" lautenden Konnossements die rechtlichen Wirkungen der Uebergabe des Gutes bei und der in Rede stehende Grundsatz würde hiernach nur auf den an Ordre lautenden bezw. durch einen gleichbedeutenden Ausdruck indossabel gestellten Ladeschein (vgl. Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 21 S. 80, s. oben S. 40) Anwendung zu finden haben. Es folgt daraus

e contrario, daß der Uebergabe von nicht indossablen bezw. Namenskonnossementen und -Ladescheinen die dingliche Wirkung so allgemein, wie dies im Art. 649 für Ordrekonnossemente bezw. Ladescheine geschehen, nicht beigelegt, für letztere es vielmehr bei dem früher geltenden Rechte geblieben ist. Bestand also auch für diese der fragliche Rechtssatz, sei es kraft gemeiner oder partikulärer Gewohnheit, sei es als wissenschaftlicher Rechtssatz, so besteht er für dieselben fort. (Goldschmidt § 73 Anm. 32 S. 716.) „Wenn hier (sc. im Art. 649) — bemerkt Keyßner S. 471 — nur von Ordrekonnossements die Rede ist, so ist dadurch nicht ausgeschlossen, daß auch für die Namenskonnossemente nach dem Landesgesetze und überhaupt kraft gemeiner oder partikulärer Gewohnheit das Gleiche angenommen werden muß."

Ebenso das R.-O.-H.-G. und das Reichs-Ger.: „Das H.-G.-B. legt allerdings in Art. 649 nur der Uebergabe des an Ordre lautenden Konnossements an denjenigen, welcher durch dasselbe zur Empfangnahme legitimirt wird, sobald die Güter wirklich abgeladen sind, für den Erwerb der von der Uebergabe der Güter abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen bei, wie der Uebergabe der Güter selbst. Hieraus folgt aber keineswegs die Absicht, durch die Beschränkung des in Art. 649 ausgesprochenen Rechtssatzes auf solche Konnossemente, welche an Ordre lauten, diejenigen Landesgesetze, welche auch der Uebergabe eines nicht an Ordre lautenden Konnossements eine gleiche Wirkung beilegen, insoweit aufzuheben. Vielmehr bleiben diese bestehen und es ist gemäß Art. 1 H.-G.-B. aus Art. 649 ein argum. e contrario nicht herzuleiten."

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 19. November 1873, Entsch. Bd. 11 S. 413 (415 f.). Vgl. auch Erk. des II. Sen. des R.-O.-H.-G. vom 15. September 1879, Entsch. Bd. 25 S. 351 f. (356), und das Erk. des Reichsgerichts vom 1. Oktober 1881, Entsch. Bd. 5 S. 79, 80.

Demgemäß kann auch die Uebertragung des Ladescheins durch Cession die in Rede stehenden Rechtswirkungen nach sich ziehen, zumal in der besonderen Natur des Ladescheins und speziell in seiner Indossabilität kein Grund liegt, der die rechtliche Zulässigkeit und Wirksamkeit der Cession der aus demselben erworbenen Rechte ausschlösse,

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 13. September 1879, Entsch. Bd. 25 S. 340.

desgleichen die Uebertragung des Ladescheins durch Kauf.

Vgl. Erk. des Stadtger. zu Berlin vom 3. Mai 1867, Centr.-Org. N. F. Bd. III. S. 534.

177) **„Handelt er dieser Bestimmung entgegen, so ist er dem rechtmäßigen Inhaber des Ladescheins für das Gut verpflichtet."**

Der Schlußsatz des Art. 416 H.-G.-B. spricht die Folge aus, welche eintritt, wenn der Frachtführer die Bestimmung des Eingangssatzes des Artikels nicht beachtet: Der Frachtführer ist dem rechtmäßigen Inhaber des Guts für das Gut verpflichtet, „wenn er dieser Bestimmung entgegenhandelt", d. h. wenn er späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts an einen andern als den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger Folge leistet, ohne daß ihm der Ladeschein zurückgegeben wird. Denn der Absender hat die Disposition über das Gut und das Anweisungsrecht verloren. Leistet also der Fracht-

führer den Anweisungen desselben demungeachtet Folge, so verletzt er das Dispositionsrecht des allein zu Anweisungen berechtigten, rechtmäßigen Inhabers des Ladescheins und macht sich ihm für diese Rechtsverletzung verantwortlich, d. h. schadensersatzpflichtig.

Die Vorschrift ist unverkennbar derjenigen des Alin. 2 Art. 402 nachgebildet. Wie dort der Frachtführer, wenn er das erloschene Anweisungsrecht des Absenders noch respektirt, dem Empfänger für verhaftet erklärt ist, so hier dem rechtmäßigen Inhaber des Ladescheins. Sowohl von Art. 402, wie auch von der korrespondirenden Stelle des Seerechts (Art. 661 Alin. 3) weicht Art. 416 in der Fassung etwas ab. In Art. 402 ist gesagt:

„widrigenfalls er demselben für das Gut verhaftet ist,

in Art. 661:

„so bleibt er dem rechtmäßigen Inhaber des Konnossements verpflichtet",

während in Art. 416 die Fassung lautet:

„so ist er dem rechtmäßigen Inhaber des Ladescheins für das Gut verpflichtet."

Diese Verschiedenheiten im Wortlaute sind jedoch unwesentlich. Wie die Entstehungsgeschichte der in Rede stehenden Stellen lehrt, soll damit übereinstimmend der Vertretungs- bezw. Haftpflicht des Frachtführers für den durch Nichtbeachtung der bezüglichen Vorschriften dem Berechtigten entstehenden Schaden gesetzlicher Ausdruck verliehen werden. Der Wortlaut hat in den Entwürfen ohne weitere Begründung verschiedene Aenderungen lediglich redaktioneller Natur erfahren. (Vgl. Preuß. Entw. Art. 320, 488. — I. Lesg. Art. 352, 526, II. Lesg. Art. 389, 661.)

Was nun den Umfang dieser Haftung anlangt, so ist dafür das bei Art. 402 Bd. II. Anm. 80 S. 114, 115 Bemerkte maßgebend. Wie dort so bedeuten auch hier die Worte „für das Gut verpflichtet" nicht, daß der Frachtführer bei Zuwiderhandeln das Gut unbedingt zur Stelle zu schaffen und nach den Anweisungen des Ladescheininhabers zu behandeln oder zu ersetzen habe, sondern nur, daß er den nachweislich entstandenen Schaden zu vertreten habe, diesen aber allerdings in Rücksicht auf die allgemeine und unbeschränkte Fassung der Worte „für das Gut verpflichtet" in vollem Umfange, d. h. nicht nur den wirklichen Schaden (damnum emergens), sondern auch den entgangenen Gewinn (lucrum cessans), vgl. argum. Art. 283 H.-G.-B. Damit übereinstimmend bemerkt Puchelt II. S. 410: „Der Frachtführer ist dem rechtmäßigen Inhaber des Ladescheins (Art. 417) für das Gut verhaftet, d. h. er haftet für das Interesse (Art. 283) wegen seiner dem Rechte des Inhabers des Ladescheins widersprechenden Handlung, soweit dieser im Schaden ist; wenn derselbe z. B. nur der Verkaufsmandatar des Absenders ist, so wird der Frachtführer jenem in der Regel nicht für den Werth des Guts verantwortlich, anders, wenn der Ladescheininhaber auch Käufer des Guts ist." „Doch kann — bemerkt v. Kräwel S. 590 — natürlich die Verpflichtung zur Schadloshaltung nur soweit gehen, als der Schaden durch die bestimmungswidrige Handlung des Frachtführers herbeigeführt ist. Es wäre eine solche Fassung wie die des letzten Absatzes des Art. 422 richtiger gewesen." (Vgl. auch Scheffer und Groß S. 449.)

Der „rechtmäßige Inhaber des Ladescheins" ist, wenn der Lade-

schein auf Namen ausgestellt ist, der im Ladeschein ausdrücklich mit Namen bezeichnete Empfänger (Art. 414 Nr. 4), bezw. dessen Bevollmächtigter oder (durch Cession, Kauf 2c.) gehörig legitimirte Rechtsnachfolger oder, wenn ein Ladeschein an Ordre vorliegt, derjenige, an dessen Ordre der Ladeschein gestellt bezw. der durch eine fortlaufende Reihe von Indossamenten legitimirte Indossatar (vgl. oben Art. 414 Anm. 165 S. 39) oder endlich, im Falle ein Ladeschein auf Inhaber oder in blanco vorliegt, jeder Inhaber. (Vgl. Goldschmidt § 72 S. 693 und Art. 417 Anm. 180 S. 93.)

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 417.

Zum Empfange des Guts legitimirt ist derjenige, an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll, oder auf welchen der Ladeschein, wenn er an Ordre lautet, durch Indossament übertragen ist.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. Art. 323. Motive des Preuß. Entw. S. 177. I. Lesg. Prot. S. 853. Entw. I. Lesg. Art. 354. II. Lesg. Prot. S. 1249. Entw. II. Lesg. Art. 390. Monit. Nr. 481. III. Lesg. Prot. S. 4775, 5105. Entw. III. Lesg. Art. 417. Vgl. noch die Materialien zu Art. 647 Alin. 2: Preuß. Entw. Art. 489 Alin. 1, Art. 490. Motive des Preuß. Entw. S. 268—270. I. Lesg. Prot. S. 2232, 2237—2239. Entw. I. Lesg. Art. 529 Alin. 1, Art. 530. II. Lesg. Prot. S. 4007. Entw. II. Lesg. Art. 647 Alin. 2.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des Handelsr. 1. Aufl. I., 1. §§ 31, 32 ff. S. 194 f., I., 3. § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23 a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 f. v. Rönne, Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Uebersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 f. Behrend, Handb. des H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. 1880 S. 1 u. 2. Im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 126—130, S. 462. Endemann S. 362—364. Goldschmidt, Handb. § 71 S. 669, 672, § 72 S. 692—698, § 75 S. 761, 764, 765. v. Hahn II. S. 503, 504, Keyßner S. 476. C. F. Koch S. 423, S. 580. Makower S. 411, 570, 571. Puchelt S. 411. Wengler S. 402. v. Rönne II. S. 513, 514. v. Kräwel S. 591. Wehrmann S. 224. Hillig S. 52. Gad S. 301. Gareis S. 350. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 424, 425, Bd. 13 S. 455. Thöl, H.-R. III. S. 81, 82. Scheffer u. Groß S. 449. Brix S. 415. Stubenrauch S. 535. Kowalzig S. 444.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts: Vgl. die zu Art. 413 u. 415 angeführten Erkenntnisse S. 1 u. 53; ferner v. 12. Dezember 1874 Bd. 15 S. 226 f.

178) Prinzip und Entstehung des Art. 417.

Die Artikel 417 und 418 des D. H.-G.-B.'s. — entsprechend dem Artikel 647 des Seerechts — enthalten die gesetzlichen Normen, nach welchen die Auslieferung des Guts zu erfolgen hat, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist, und zwar bestimmt Art. 417 diejenigen Voraussetzungen, unter denen jemand zum Empfange des Gutes berechtigt, Art. 418 diejenigen Voraussetzungen, unter denen der Frachtführer zur Ablieferung des Gutes verpflichtet ist. Beide Artikel ergänzen sich der Art, daß die Auslieferung des Gutes nur zu erfolgen hat, wenn die sämmtlichen Voraussetzungen sowohl für das Recht zur Empfangnahme, wie auch für die Pflicht zur Ablieferung erfüllt sind.

Artikel 417 — welcher hier zunächst der Erörterung unterliegt — trifft Bestimmung über das Recht zur Empfangnahme des Guts bei Ausstellung eines Ladescheins. Als zur Empfangnahme des Guts legitimirt wird derjenige bezeichnet,

an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll oder auf welchen der Ladeschein, wenn er an Ordre lautet, durch Indossament übertragen ist. Dieser Satz steht in ersichtlich enger Beziehung zu Art. 413 Alin. 2 und Art. 414 Alin. 4. Er ist eine Konsequenz jener Bestimmungen. Denn indem Art. 413 Alin. 2 den Ladeschein als eine Urkunde definirt, durch welche der Frachtführer sich zur Aushändigung des Guts verpflichtet, und ferner Art. 414 Alin. 4 als einen Bestandtheil des Ladescheins den Namen desjenigen aufführt, an den oder an dessen Ordre das Gut abgeliefert werden soll, muß bei der Rechtsnatur des Ladescheins als einer Skripturobligation (s. oben Anm. 160 S. 25) zum Empfange des Gutes nothwendig derjenige legitimirt sein, an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll oder auf welchen der Ladeschein, wenn er an Ordre lautet, durch Indossament übertragen ist.

Und dieser an sich eigentlich selbstverständlichen (Prot. S. 1249) Folgerung giebt Art. 417 gesetzlichen Ausdruck. Art. 417 sieht entsprechend den vorangegangenen Artikeln 413 bis 416, — welche die Möglichkeit der Ausstellung mehrerer Exemplare des Ladescheins prinzipiell nicht berücksichtigen —, auch die Frage nicht vor, wie sich das Recht zur Empfangnahme bezw. die Pflicht des Frachtführers zur Ablieferung nach der obligatorischen und dinglichen Seite hin gestaltet, wenn sich mehrere legitimirte Ladescheininhaber melden, bezw. mehrere Ladescheinexemplare ausgestellt sind. Es dürfte aber keinem gegründeten Zweifel unterliegen, daß auch hinsichtlich dieser Frage nach dem bereits oben Anm. 158 S. 7 u. 9 erörterten Prinzipe die Grundsätze des Seerechts bezw. Seekonnossements (Art. 647 bis 652) analoge Anwendung finden, wie dies bei Erläuterung des folgenden Artikels 418 noch des Näheren ausgeführt ist (vgl. Anm. 181 S. 96 f.).

Was die Entstehungsgeschichte des Art. 417 anlangt, so enthielt der Preuß. Entwurf (welcher an Stelle des Ladescheins das Frachtbriefduplikat vorsieht) im Art. 323 die Vorschrift:

> „Als legitimirter Empfänger gilt derjenige, auf dessen Namen der Frachtbrief lautet, oder auf welchen das Duplikat durch Frachtbrief übertragen ist." (Vgl. auch Art. 490 des Entw.)

Die Motive (S. 177) bemerken hierzu: „Sind keine Frachtbriefduplikate ausgestellt worden, so ist selbstverständlich der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger ohne Weiteres zur Annahme des Guts legitimirt. Wurde ein Duplikat ausgefertigt, so unterliegt es ebensowenig einem Bedenken, daß derjenige, auf den das Duplikat indossirt worden ist, für den berechtigten Empfänger gelten muß." (Vgl. S. 268, 269.)

Nachdem aber in I. Lesung die Einführung von indossablen Ladescheinen an Stelle der Frachtbriefduplikate nach Analogie der Seekonnossemente beschlossen (Prot. S. 451, 845—849) und demgemäß die Neuredaktion des Art. 323 des Preuß. Entw. nothwendig geworden war (Prot. S. 853), erhielt der bezügliche Artikel 354 der I. Lesung die Fassung:

> „Als legitimirter Empfänger gilt derjenige, auf dessen Namen der Ladeschein lautet oder auf welchen derselbe durch Indossament übertragen ist."

Nachdem in II. Lesung ein Antrag auf Streichung des Artikels, weil derselbe selbstverständlich sei, abgelehnt worden war (Prot. S. 1249), erhielt derselbe im Entw. II. Lesung als Art. 390 folgende redaktionell veränderte Fassung:

„Zur Empfangnahme des Guts legitimirt ist derjenige, an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll, oder auf welchen der Ladeschein durch Indossament übertragen ist."

Diese Fassung erhielt jedoch in III. Lesung in Rücksicht auf einen zu dem korrespondirenden Art. 490 des Preuß. Entw., betreffend das Seekonnossement, in der I. Seerechtsberathung gefaßten Beschluß noch einen weiteren Zusatz. Es wurde nämlich zu Art. 490 (vgl. oben S. 88) beantragt, mit Rücksicht darauf, daß beschlossen worden sei, die Konnossemente sollten nur dann durch Indossament übertragen werden können, wenn sie an Ordre ausgestellt seien, nach den Worten „lautet, oder" einzuschalten: „wenn es an Ordre lautet". Von einer Seite wurde bemerkt, daß sich dieser Zwischensatz von selbst verstehe und darum überflüssig sei. Von anderer Seite wurde gegen den Zwischensatz geltend gemacht: Aus dem Beschlusse, daß das Konnossement nur dann durch Indossament übertragbar sein solle, wenn es an Ordre laute, folge nur so viel, daß die Rechte aus dem Konnossement an einen anderen Inhaber mit der Wirkung, daß dieser ein eigenes Recht erlange und sich Einreden aus der Person der früheren Inhaber nicht gefallen zu lassen brauche, nur unter der mehr erwähnten Voraussetzung übertragen werden könnten. Der fragliche Beschluß sei aber kein Hinderniß, das Indossament auch bei nicht indossabeln Konnossementen als eine genügende Legitimation zum Empfange anzusehen, wie dies im Verkehre auch allgemein bei jeder Art von nicht indossabeln Papieren zu geschehen pflege, und ihm somit die Bedeutung einer zureichenden, der Beglaubigung nicht bedürfenden Vollmacht zur Empfangnahme beizulegen. Da es sich in Art. 490 nun um nichts weiter, als die Herstellung der Legitimation zum Empfange der Waare handle, so werde der Beibehaltung des Preuß. Entwurfs selbst in dem Sinne, daß er sich auf alle Arten von Konnossementen zu beziehen habe, nichts im Wege stehen. — Gegen diese Ausführungen wurde jedoch bemerkt: Die Präsumtion der Aechtheit des Indossaments und die Bestimmung, daß der Verpflichtete diese Aechtheit gar nicht zu prüfen schuldig, sondern ohne Weiteres auf Grund des Indossaments, selbst wenn sich in der Folge dessen Unächtheit herausstellen sollte, gültig erfüllen könne, sei eben so sehr ein wesentliches Merkmal der Indossabilität und hänge mit derselben eben so untrennbar zusammen, als der Ausschluß von Einreden aus der Person früherer Inhaber. Allerdings werde im täglichen Verkehre sehr oft auch dem Indossament nicht indossabler Papiere Folge gegeben, der Verpflichtete thue dies aber auf seine Gefahr und sei wiederholt zu leisten schuldig, wenn sich das Indossament als falsch erweisen sollte; deshalb und wegen der Vorschriften über das Blankoindossament sei die beantragte Einschaltung zu empfehlen.

Hierauf wurde, theils um mit dem Entwurfe II. Lesung möglichst in Einklang zu bleiben, theils um eine Fassung zu wählen, welche auch den Fall einer Cession des Konnossements und der Bevollmächtigung eines Empfängers zum Empfang der Waare im Namen des in einem nicht indossabeln Konnossemente genannten Destinatärs umfasse, beschlossen, den Art. 490 in der Fassung des Art. 390 des Entwurfs aus II. Lesung und mit der beantragten Einschaltung anzunehmen.

In der Erwägung ferner, daß die Einschaltung der Worte „sofern das Konnossement an Ordre lautet" lediglich eine Konsequenz des zu Art. 286 des Entw. II. Lesung gefaßten Beschlusses sei, der sich in gleichem Maße auf den Ladeschein wie auf das Konnossement erstrecke, daß diese Einschaltung somit auch bei Art. 390

dieses Entw. unverkennbar geboten sei, wurde hierauf beschlossen, auch in dem Art. 390 nach den Worten „oder auf welchen der Ladeschein" einzuschalten: „sofern er an Ordre lautet". (Prot. S. 2237, 2238.)

Zur III. Lesung wiederholte Hamburg (Monitum Nr. 481) diesen — hiernach bereits angenommenen — Antrag und es wurde in III. Lesung (Prot. S. 4775, 5105) derselbe (eigentlich überflüssigerweise) nochmals angenommen.

179) **Zum Empfange des Guts legitimirt ist derjenige, an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll.**

Art. 417 bezeichnet als zum Empfange des Guts legitimirt:

1. denjenigen, an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll, oder
2. denjenigen, auf welchen der Ladeschein, wenn er an Ordre lautet, durch Indossament übertragen ist.

Selbstverständliche Voraussetzung ist, daß ein Ladeschein überhaupt ausgestellt ist. Ist dies nicht der Fall, so ist — nach Ankunft des Guts am Bestimmungsorte — der Frachtbriefsadressat empfangsberechtigt. (Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 424.) Die Fassung des Artikels ist übrigens nicht korrekt. Denn dem Wortlaute nach umfaßt der erste Theil zugleich auch den zweiten. Auch der Indossatar des an Ordre lautenden Ladescheins gehört streng genommen zu denjenigen Personen, an welche das Gut „nach dem Ladeschein" abgeliefert werden soll (Thöl III. S. 81). Nur der Gegensatz von 1 und 2 und der ersichtliche Zusammenhang mit Art. 414 Nr. 4 läßt erkennen, daß der erste Theil beschränkter aufzufassen, bezw. darunter nur derjenige zu verstehen sei, an welchen das Gut nach einem nicht an Ordre lautenden Ladeschein abgeliefert werden soll. Es ist also nur derjenige gemeint, welcher in dem Ladeschein ausdrücklich benannt ist, dessen Name unmittelbar in den Ladeschein aufgenommen ist, d. h. der durch einen Ladeschein auf Namen bezeichnete Empfänger. (Vgl. Art. 414 Nr. 4 oben Anm. 165 S. 39 und Art. 392 Nr. 4 Bd. I. Anm. 15 S. 87, 88.) Als Empfänger ist in der Regel ein Dritter genannt, es kann aber auch der Absender oder der Frachtführer genannt sein (z. B. wenn der Frachtführer einen Käufer für die Waare erst suchen oder überhaupt über dieselbe im Interesse des Absenders am Bestimmungsorte verfügen soll. (I. Preuß. Entw. § 351, II. Entw. Art. 484, Mot. S. 264, Goldschmidt S. 669, 672 und Anm. 20, Puchelt II. S. 411.)

Die Worte „nach dem Ladeschein" umfassen aber auch den Bevollmächtigten des mit Namen bezeichneten Empfängers, und ferner jeden legitimirten Rechtsnachfolger desselben, den Cessionar, Erben 2c. (Vgl. Goldschmidt § 72 S. 693.) „An Bevollmächtigte oder Cessionare kann jedoch der Frachtführer nur ausliefern, wenn sie sich als solche legitimiren." (Makower Art. 647 Anm. 156). Dem Frachtführer liegt daher die genaue Prüfung der Vollmacht, Cession 2c. ob und er macht sich haftpflichtig, wenn er an einen durch nicht ausreichende Vollmacht oder Cession sich ausweisenden Inhaber des Ladescheins das Gut aushändigt.

Auch die Form des Indossaments kann zur Uebertragung eines nicht an Ordre lautenden Ladescheins gebraucht werden und legitimirt zum Empfange eben so gut wie eine Cession, aber das Indossament hat hier auch nur die Bedeutung und Wirkung einer Cession oder Vollmacht und der Frachtführer muß bei der Prü-

fung vorsichtig sein, d. h. er muß das Indossament nach den Grundsätzen der Vollmacht oder Cession gründlich prüfen. Denn im Falle der Unächtheit des Indossaments ist er gegen die Ansprüche des wahren Berechtigten nicht geschützt.

Anders beim Indossament eines indossabeln Ladescheins. Bei diesem ist eine solche Prüfung nicht erforderlich (C. F. Koch S. 423 Anm. 57a. und S. 580 Anm. 155). „Bei dem nicht an Ordre gestellten Ladescheine — bemerkt Puchelt II. S. 411 — ist das Indossament an sich nicht genügend zur Rechtsübertragung (vgl. Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 9 S. 355 f.), kann jedoch für den Beweis einer stattgehabten Cession von Bedeutung sein." (Vgl. Wehrmann S. 224.) Desgleichen Goldschmidt § 72 S. 693 Anm. 21: „Der bloße Indossatar eines Namenskonnossements gilt nicht schlechthin als legitimirt. Der Grundsatz, daß der Zahlende die Aechtheit der Indossamente nicht zu prüfen habe (D. W.-O. Art. 36, H.-G.-B. Art. 305), gilt nur für Ordrepapiere." (Prot. S. 2238, 2239, Pöhls III. S. 461, 475, 476, s. oben S. 41).

„Zum Empfange legitimirt" heißt zum Empfange berechtigt in der Weise, daß die Aushändigung des Gutes vom Frachtführer seitens des Empfängers rechtlich beansprucht und eventuell durch Klage geltend gemacht werden kann. (Vgl. Anschütz III. S. 462 und oben Bd. II. Anm. 86 S. 148 f.) Thöl III. S. 81 hält diese Fassung des Art. 417 nicht für ausreichend, weil die Hauptsache nicht hervorgehoben sei, daß nämlich der Legitimirte berechtigt sei, die Ablieferung zu fordern. Der Gläubiger — bemerkt er — kraft des Ladescheins, der erste oder ein Indossatar, hat ein Recht aus dem Ladeschein auf die Ablieferung nach dem Inhalt desselben. Er ist nicht blos legitimirt zum Empfang des Guts, so daß an ihn der Frachtführer gültig abliefert, d. h. mit der Wirkung, den Frachtvertrag erfüllt zu haben, also seiner Verpflichtung gegen den Absender genügt zu haben; sondern er ist berechtigt zu fordern, er ist Gläubiger und zwar aus ursprünglich eigenem Recht."

Es ist die Frage entstanden, ob die Legitimation zur Empfangnahme für den nach dem Ladeschein ꝛc. Berechtigten erst am Bestimmungsorte bezw. nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte eintritt oder schon vorher, d. h. unterwegs vorhanden ist. Von Goldschmidt (§ 75 S. 765 Anm. 94 Nr. 3) wird die erstere Alternative bejaht. Vor der Ankunft am Bestimmungsorte — nimmt er an — darf der Frachtführer, selbst wenn nur ein Exemplar des Ladescheins ausgestellt ist, auch an den legitimirten Inhaber desselben nicht abliefern, denn es darf dem Absender durch vorzeitige Auslieferung die Möglichkeit der Ausübung des Verfolgungsrechts durch Arrestlegung u. dgl. nicht abgeschnitten werden.

v. Kräwel S. 593, Brix S. 411, v. Stubenrauch S. 535 und Gad S. 301 sind entgegengesetzter Ansicht. Letzterer hebt hervor, daß der Ladeschein nicht außer Beziehung zu dem Transporte steht. Es wird darin die Ablieferung der Güter an dem Bestimmungsort versprochen. Hat der Frachtführer nur ein Exemplar des Ladescheins unterzeichnet, so muß er den ändernden Verfügungen des Inhabers gehorchen; sind aber mehrere Exemplare ausgestellt, so kann seine Verpflichtung gegen jeden rechtmäßigen Inhaber eines solchen, am Bestimmungsorte abzuliefern, nicht durch einen Inhaber zum Nachtheil der übrigen erlassen werden.

Dieser Annahme, welche bereits oben (Art. 416 Anm. 176 S. 79 f.) als zutreffend bezeichnet ist, muß gegenüber Goldschmidt beigepflichtet werden. Zunächst

sprechen dafür die Materialien. Im Preuß. Entwurf (Art. 322) und im I. Nürnberger Entwurfe (Art. 353) ist die Verpflichtung zur Ablieferung „am Bestimmungsort" ausdrücklich ausgesprochen. In II. Lesung wurde jedoch die Streichung beantragt, weil es für wünschenswerth erachtet wurde, dem Empfänger des Ladescheins auch vor beendigtem Transport die Verfügung über das Gut zu ermöglichen, und schließlich die Streichung des ganzen Art. 353 überhaupt beschlossen, weil derselbe nur für den Fall berechnet gewesen sei, daß Duplikate des Ladescheins ausgestellt würden, und wegzufallen habe, nachdem beschlossen worden sei, über Duplikate der Ladescheine im Gesetze nichts zu sagen. (Prot. S. 1248, 1249.) Es folgt daraus, daß die Streichung der Worte „am Bestimmungsorte" in der ausdrücklichen Absicht beschlossen wurde, dem Inhaber des Ladescheins auch schon vor Erreichung des Bestimmungsortes die Disposition zu gewähren, und die Streichung der ganzen Vorschrift schließlich nur deshalb erfolgte, weil sie — da man über Ladescheinduplikate Bestimmungen überhaupt nicht treffen wollte — etwas Selbstverständliches enthielt. Auf die Analogie des Art. 647 Alin. 1 kann nicht Bezug genommen werden. Denn dieser geht von der Voraussetzung aus, daß mehrere Konnossementsexemplare ausgestellt und diese bis zur Ankunft des Guts im Löschungshafen jedenfalls in dieselbe Hand gelangt sind. Lediglich aus diesem Grunde ist in Art. 647 Alin. 1 bestimmt, daß der Schiffer verpflichtet ist, im Löschungshafen dem legitimirten Inhaber auch nur eines Exemplares des Konnossements die Güter auszuliefern. Daraus kann jedoch keineswegs e contrario geschlossen werden, daß, falls überhaupt nur ein Exemplar ausgestellt oder aber sämmtliche Exemplare schon unterwegs an einen Inhaber gelangt sind, dieser nicht auch schon vor Ankunft am Bestimmungsorte zur Disposition bezw. zum Empfange legitimirt sei. Aus Art. 661 Alin. 2 ergiebt sich, daß eine solche Folgerung unbegründet ist. Aus gleichem Grunde erscheint auch die Berufung auf Art. 414 Nr. 5 nicht zutreffend und ebensowenig auf Art. 403, da die rechtliche Stellung des Ladescheininhabers eine wesentlich andere ist, als die des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers, der erst mit der Ankunft am Bestimmungsorte rechtlich die Möglichkeit erlangt, in den Frachtvertrag einzutreten, während dem Ladescheinempfänger gegenüber schon vom Momente der Ausstellung an eine selbstständige Aushändigungspflicht des Frachtführers besteht. Endlich wird das Verfolgungsrecht des Absenders dadurch nicht berührt, weil dieses Recht an dem Gute wahrgenommen werden kann, gleichviel ob dasselbe noch in den Händen des Frachtführers oder bereits im Besitze des Ladescheininhabers sich befindet.

180) **„oder auf welchen der Ladeschein, wenn er an Ordre lautet, durch Indossament übertragen ist."**

Während der erste Theil des Artikels 417 die Empfangsberechtigung regelt, wenn der Ladeschein nicht an Ordre gestellt ist, trifft der zweite Theil hierüber für den Fall Bestimmung, daß der Ladeschein an Ordre lautet, und bezeichnet alsdann denjenigen zum Empfange legitimirt, „auf welchen der Ladeschein durch Indossament übertragen ist". (Thöl, HR. III. S. 81: „Diese Person, welcher also die Ablieferung an sie versprochen wird, kann mit Namen bezeichnet sein, oder mit dem Zusatz „an Ordre". Wenn der Ladeschein ohne Namen schlechthin an Ordre lautet, so ist dem Absender oder dessen Ordre versprochen. Wenn der Ladeschein

an Ordre lautet, schlechthin oder durch Anschluß an einen Namen, so gehen die Rechte aus dem Ladeschein über durch Indossament.")

Der Satz ist nicht ganz korrekt. Denn es ist bei einem an Ordre lautenden Ladescheine eine Indossirung nicht unbedingt nothwendig, mithin die Frage offen gelassen, wer empfangsberechtigt sein soll, wenn eine Indossirung des Ordreladescheins überhaupt nicht stattgefunden hat. Es ist nun zwar nicht zweifelhaft, daß alsdann derjenige, an dessen Ordre der Ladeschein ursprünglich lautet, legitimirt ist, immerhin hätte dies aber im vorliegenden Artikel Ausdruck finden müssen. Ergänzend bemerkt daher Goldschmidt § 72 S. 693, daß im Falle des Ordrekonnossements zum Empfange des Guts der benannte Empfänger oder dessen gehörig legitimirter Indossatar berechtigt ist.

In Betreff der einzelnen hier in Betracht kommenden Fragen kann bei der ersichtlichen Beziehung des Artikels 417 zu Art. 414 Nr. 4 auf die Erläuterungen zu dieser Gesetzesstelle (Anm. 165 S. 39) verwiesen werden. Die Worte „wenn er an Ordre lautet" sind nicht strikte zu nehmen, d. h. es kann an Stelle der Worte „an Ordre" auch ein gleichbedeutender Ausdruck gebraucht sein.

Prot. S. 4005, 4006, Goldschmidt S. 672 Anm. 22 und S. 673, Keißner S. 473, Makower S. 410 Anm. 38, Puchelt II. S. 405 Nr. 3.

Es sind ferner nicht nur Ladescheine an die Ordre des benannten Empfängers, sondern auch Ladescheine an die Ordre des Absenders zulässig und Art. 414 Nr. 4 H.-G.-B. stellt sogar die Rechtsfiktion auf, daß, wenn der Ladeschein ohne weiteren Zusatz lediglich an Ordre gestellt ist, er als an Ordre des Absenders gestellt gelten soll. Auch die Ausstellung an die Ordre des Frachtführers, nämlich desjenigen, welcher den Ladeschein unterzeichnet, ist nach Analogie der Konnossemente nicht ausgeschlossen. (Vgl. Art. 646 Alin. 2 H.-G.-B. und oben Anm. 165 S. 42.)

Die Forderung aus einem indossablen bezw. an Ordre lautenden Ladescheine kann ebenso wie die aus einem Ladescheine auf Namen statt durch Indossament auch durch Cession übertragen werden. Zum Empfange legitimirt ist also auch der Cessionar eines Ordreladescheins, vorausgesetzt, daß die Cession ordnungsmäßig und rechtsgültig erfolgt ist. Zu beachten ist hierbei aber, daß die Uebertragung des Ladescheins durch Cession auch nur die gesetzlichen Rechtswirkungen der Cession, nicht die des Indossaments nach sich zieht.

Vgl. Puchelt S. 411 Nr. 1, Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 424, Bd. 13 S. 455, Erk. des Kamm.-Ger. zu Berlin vom 9. November 1863, Busch Arch. Bd. 2 S. 193 und 7. Oktober 1865, Bd. 9 S. 275, Erk. des R.-O.-H.-G. vom 13. September 1879, Entsch. Bd. 25 S. 340, s. oben Anm. 165 S. 43, v. Kräwel S. 591.

Der Artikel 417 übergeht die Frage, ob und inwieweit der auf den Inhaber oder in blanco ausgestellte Ladeschein zur Empfangnahme des Gutes legitimirt. Da solche Ladescheine an sich zulässig sind (vgl. Anm. 165 S. 41), so ist, den allgemeinen Rechtsregeln entsprechend, in diesem Falle jeder Inhaber des Ladescheins empfangsberechtigt, ohne daß es einer weiteren Prüfung seitens des Frachtführers bedarf. (Vgl. v. Kräwel S. 591, arg. Art. 305 H.-G.-B. und Art. 12 W.-O.)

Thöl III. S. 82 macht noch darauf aufmerksam, daß das Interesse an der rechtzeitigen und sonst gehörigen Ablieferung ein sehr verschiedenes sein könne, je nach der Person des Gläubigers. Da diese bei Ladescheinen an Ordre nicht durch den Willen des Frachtführers bestimmt werde, so ergebe er sich bei solchen einer unübersehbaren Haftpflicht. Dies werde übrigens für den Fall verspäteter Ablieferung nur, wenn sie verschuldet sei, und für den Fall von Verlust und Beschädigung nur, wenn bösliche Handlungsweise nachgewiesen werde, bedeutend. (Art. 396, 397.)

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 418.

Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Guts nur gegen Rückgabe des Ladescheins, auf welchem die Ablieferung des Guts zu bescheinigen ist, verpflichtet.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. Art. 324. Motive des Preuß. Entw. S. 177. I. Lesg. Prot. S. 853–855. Entw. I. Lesg. Art. 355. II. Lesg. Prot. S. 1249. Entw. II. Lesg. Art. 391. III. Lesg. Prot. S. 4775, 5105. Entw. III. Lesg. Art. 418. Vgl. noch die Materialien zu Art. 647 Alin. 1 und Art. 651: Preuß. Entw. Art. 489 Alin. 2, Art. 490, 491. Motive des Preuß. Entw. S. 268—270. I. Lesg. Prot. S. 2232—2239. Entw. I. Lesg. Art. 531. II. Lesg. Prot. S. 4007. Entw. II. Lesg. Art. 647 Alin. 1 und Art. 652.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des Handelsr. 1. Aufl. I., 1. §§ 31, 32 ff. S. 194 f., I., 2. § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch Bd. 7 S. 461 f. v. Rönne, Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Uebersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 f. Behrend, Handb. des H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. S. 1 und 2. Im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 140, IV. 462. Endemann, H.-R. § 158 S. 742. Goldschmidt, Handb. § 72 S. 692—698, § 74 S. 726—732, § 75 S. 765 f. v. Hahn II. S. 504. Keyßner S. 476. C. F. Koch S. 423, 580—582. Makower Art. 303 Anm. 37, Art. 418 Anm. 43, Art. 647 Anm. 155. Art. 652 Anm. 163. Puchelt II. S. 411, 412. Wengler S. 402. v. Kräwel S. 592. Wehrmann S. 225. Hillig S. 52. Gád S. 301. Gareis S. 351. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 425, Bd. 13 S. 456. Thöl, H.-R. III. S. 82. Kowalzig S. 444. Scheffer und Groß S. 449. Brix S. 415.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts: Vgl. die zu Art. 413 und 415 angeführten Erkenntnisse S. 1 u. 53.

181) Prinzip und Entstehung des Art. 418.

Während Art. 417 H.-G.-B. diejenigen Voraussetzungen bestimmt, unter denen Jemand zum Empfange des Gutes berechtigt ist, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist, normirt Art. 418 diejenigen Voraussetzungen, unter denen der Frachtführer in gleichem Falle zur Ablieferung des Gutes verpflichtet ist. Dem Frachtführer liegt die Pflicht zur Ablieferung gemäß Art. 418 folgerichtig demjenigen gegenüber ob, welcher nach Art. 417 empfangsberechtigt ist, und insofern stehen die Art. 417 und 418 im engsten Zusammenhange. Die Voraussetzungen des Art. 417 zur Empfangsberechtigung müssen vorliegen, wenn für den Frachtführer nach Art. 418 die Ablieferungsverpflichtung entstehen soll.

Indeß tritt zu diesen Voraussetzungen des Art. 417 nach der Vorschrift des Art. 418 noch eine neue Voraussetzung hinzu. Der Frachtführer ist nämlich darnach zur Ablieferung des Guts „nur gegen Rückgabe des Ladescheins verpflichtet, auf welchem die Ablieferung des Guts zu bescheinigen ist". Auch demjenigen also, welcher die Voraussetzungen des Art. 417 vollständig erfüllt, ist der Fracht-

führer nur dann zur Ablieferung verpflichtet, wenn er ihm den Ladeschein zurückgiebt und auf demselben die Ablieferung des Gutes bescheinigt.

Art. 418 hat, wie die vorangegangenen, nur die Ausstellung des Ladescheines in einem Exemplare im Auge, und sieht den Fall nicht vor, wenn der Ladeschein in mehreren Exemplaren ausgestellt ist. Alsdann sind — vgl. oben Anm. 178 S. 88) — die entsprechenden Grundsätze des Seerechts analog zur Anwendung zu bringen. Insbesondere folgende:

1. Sind mehrere Exemplare des Ladescheins ausgestellt, so ist der Frachtführer zur Ablieferung der Güter zwar nur gegen Rückgabe eines Exemplars des Ladescheins, auf welchem die Ablieferung der Güter zu bescheinigen ist, verpflichtet. Aber es genügt auch die Rückgabe eines Exemplars und es ist nicht etwa die Rückgabe sämmtlicher Exemplare erforderlich, der Frachtführer vielmehr verpflichtet, am Bestimmungsorte dem legitimirten Inhaber auch nur eines Exemplars des Ladescheins die Güter auszuliefern. (Art. 647 Alin. 1, Art. 652 H.-G.-B.)

2. Diese Ablieferungspflicht des Frachtführers erleidet jedoch dann eine Modifikation, wenn ein Ladeschein an Ordre (bezw. auf Inhaber oder in blanco) ausgestellt ist und entweder der Absender Zurückgabe oder eine anderweitige Auslieferung der Güter, gleichviel ob am Bestimmungsorte oder anderswo, oder, falls ein Ladescheininhaber an einem andern, als dem Bestimmungsort, selbst nach beendetem Transport, die Auslieferung verlangt. In diesen Fällen ist die Rückgabe sämmtlicher ausgestellten Exemplare erforderlich. (Art. 661 Alin. 1 und 2, Art. 662 H.-G.-B.)

3. Die Ablieferungspflicht des Frachtführers ad 1 ist ferner modifizirt, wenn der Absender mit Zustimmung des bezeichneten Empfängers eines auf Namen ausgestellten Ladescheins die Auslieferung verlangt. In diesem Falle darf und muß die Auslieferung des Guts ohne Rückgabe auch nur eines Exemplars des Ladescheins und selbst vor beendetem Transporte erfolgen. (Art. 661 Alin. 4 H.-G.-B.)

4. Endlich ist die Ablieferungspflicht des Frachtführers (ad 1) beschränkt, wenn sich mehrere legitimirte Ladescheininhaber beim Frachtführer melden, bevor die Auslieferung erfolgt ist. Alsdann ist der Frachtführer verpflichtet, sie sämmtlich zurückzuweisen, die Güter gerichtlich oder in einer anderen sicheren Weise niederzulegen und die Ladescheininhaber, welche sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe seines Verfahrens hiervon zu benachrichtigen. Wenn die Niederlegung nicht gerichtlich geschieht, so ist der Frachtführer befugt, über sein Verfahren und dessen Gründe eine öffentliche Urkunde errichten zu lassen und wegen der daraus entstehenden Kosten in gleicher Art wie wegen der Fracht sich an die Güter zu halten. (Art. 648 H.-G.-B.)

5. Die Frage des besseren Rechts bei mehreren sich meldenden Ladescheininhabern und noch nicht erfolgter Auslieferung des Guts ist im Falle sub 4 nach dem Grundsatze zu entscheiden, daß unter denselben, wenn und soweit die von ihnen auf Grund der Ladescheinübergabe an den Gütern geltend gemachten Rechte kollidiren, derjenige vorgeht, dessen Exemplar von dem gemeinschaftlichen Vormann, welcher mehrere Ladescheinexemplare an verschiedene Personen übertragen hat, zuerst der einen dieser Personen dergestalt übergeben ist, daß dieselbe zur Empfangnahme der Güter legitimirt wurde. Bei den nach einem anderen Orte übersandten

Exemplare wird die Zeit der Uebergabe durch den Zeitpunkt der Absendung bestimmt. (Art. 651 H.-G.-B.)

6. Der Frachtführer ist — was zwar weder im Art. 418, noch überhaupt in den Bestimmungen über den Ladeschein ausdrücklich ausgesprochen ist, aber aus Art. 419 in Verbindung mit Art. 406, 409 f., 415, 615, 624 f. H.-G.-B. sich ergiebt — zur Ablieferung des Guts nur gegen die Zug um Zug nach Inhalt des Ladescheins zu gewährenden Gegenleistungen des Empfängers, insbesondere nur gegen Zahlung der Fracht, der anderweitigen Nebengebühren, Liegegelder und Auslagen, soweit solche laut Ladeschein von dem Empfänger zu leisten sind, verpflichtet.

Die Richtigkeit der vorstehend aus der Analogie des Seerechts entnommenen Grundsätze ergiebt sich auch aus der Entstehungsgeschichte der Art. 418 bezw. Art. 647, 648, 651 und 652 H.-G.-B.

In dem Preuß. Entwurfe lauteten die bezüglichen Stellen, wie folgt:

„Art. 322.

Der Frachtführer ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger oder, wenn er Duplikate des Frachtbriefs ausgestellt hat, dem durch ein Duplikat legitimirten Empfänger das Frachtgut auszuhändigen.

Melden sich mehrere legitimirte Empfänger, so ist der Frachtführer gehalten, sie sämmtlich zurückzuweisen und das Frachtgut nach Maßgabe des Art. 314 niederzulegen.

Art. 324.

Nach Ablieferung des Frachtguts werden dem Frachtführer die von ihm ausgestellten Duplikate zurückgegeben oder wenigstens ein Exemplar derselben, auf welchem die Ablieferung des Guts zu bescheinigen ist".

Die Motive (S. 177) bemerken hierzu: „Wurde nur ein Duplikat (des Frachtbriefs) ausgefertigt, so unterliegt es keinem Bedenken, daß derjenige, auf den das Duplikat indossirt worden ist, für den berechtigten Empfänger gelten muß. Dagegen war eine Entscheidung der Frage für den Fall nothwendig, daß der Frachtführer mehrere Frachtbriefduplikate ausgestellt hat, bei welchen die Möglichkeit einer Indossirung an verschiedene Personen eintritt. Indessen werden die mehreren Duplikate nur in der Absicht und Voraussetzung ausgestellt, daß durch Auslieferung des Guts auf Grund eines Duplikats die übrigen dem Frachtführer gegenüber ihre Gültigkeit verlieren sollen. Es entspricht deshalb der Meinung der Kontrahenten und überhaupt der Ansicht der Handelswelt, wenn der Entwurf bestimmt, daß jeder durch Indossament legitimirte Inhaber eines Duplikats zur Empfangnahme des Guts berechtigt ist. Die Verpflichtung, nur gegen Aushändigung aller Duplikate die Ladung abzuliefern, würde häufig zu einer Erschwerung des Verkehrs führen, da diejenigen Duplikate, welche nicht zum Zwecke der Versendung, sondern zur Verzollung oder Versicherung benutzt werden, möglicherweise leicht abhanden kommen oder wenigstens nicht immer zur Zeit der Ablieferung in den Händen des bestimmten Empfängers sein werden. Daß der Versender, welcher die Rückgabe des Guts verlangt, sich durch den Besitz der sämmtlichen Duplikate legitimiren muß, beruht gerade darauf, daß schon ein einziges Duplikat genügt, um seinen Inhaber, auf welchen das Indossament lautet, zum Empfange zu berechtigen. Melden sich mehrere legitimirte Empfänger, so ist es das Natürlichste, daß der Frachtführer sich jeder weiteren Prüfung und Beurtheilung ihrer Rechte zu enthalten hat, vielmehr die Ladung auf Grund einer gerichtlichen Ver-

fügung sicher niedergelegt und zugleich ihr Zustand zum Schutze des Frachtführers in derselben Weise festgestellt wird, als ob der bezeichnete Empfänger nicht auszumitteln gewesen wäre." (Vgl. hierzu Art. 489—491 des Entw. und S. 268 bis 270 der Motive.)

Nachdem in I. Lesung beschlossen worden war, an Stelle der Frachtbriefduplikate Ladescheine einzuführen und die Bestimmungen über den Gütertransport durch einfachen Frachtbrief von denen der Versendung mit Ladescheinen getrennt zu halten, wurde für den Art. 324 des Entwurfs folgende Fassung in Vorschlag gebracht:

„Der Frachtführer ist nicht anders zur Auslieferung des Frachtguts verpflichtet, als gegen Einhändigung des den Empfänger legitimirenden Exemplars des Ladescheins, auf welchem die Ablieferung des Guts zu bescheinigen ist."

Zur Begründung dieses Antrags wurde hervorgehoben, es sei nicht angemessen, dem Frachtführer zuzumuthen, daß er erst abliefere, und dann gewärtig sei, ob ihm der Empfänger eine Empfangsbescheinigung geben werde, die beiderseitigen Leistungen müßten vielmehr Zug um Zug erfolgen. Es wurde jedoch eingewendet, der erwähnte Antrag werde sich in der Praxis nicht durchführen lassen, da nothwendig die Leistung des einen Theils der Leistung des anderen Theils vorangehen müsse. Um aber alle Bedenken hierüber zu beseitigen und auszudrücken, daß die beiderseitigen Leistungen, soviel thunlich, Zug um Zug geschehen müßten, wurde vorgeschlagen, statt „Nach Ablieferung des Frachtguts" zu setzen: „Gegen Ablieferung rc." und dieser Vorschlag unter Ablehnung des vorstehenden Antrages angenommen (Prot. S. 853—855), so daß der Artikel in dem Entwurfe I. Lesung folgende Fassung erhielt:

„Art. 355.

Gegen Ablieferung der Ladung werden dem Frachtführer die durch ihn ausgestellten Ladescheine zurückgegeben oder wenigstens einer derselben, auf welchem die Ablieferung der Ladung zu bescheinigen ist."

In Rücksicht darauf aber, daß in II. Lesung beschlossen worden war, über Duplikate der Ladescheine im Gesetze nichts zu sagen, erhielt der Artikel als Art. 391 des Entw. II. Lesung folgende Fassung:

„Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Guts nur gegen Rückgabe des Ladescheines, auf welchem die Ablieferung des Gutes bescheinigt ist, verpflichtet." (Prot. S. 1249),

und ging in dieser Form mit der in III. Lesung bewirkten Modifikation, daß für „bescheinigt ist" gesetzt wurde: „zu bescheinigen ist", in das Gesetz über. (Prot. S. 4775, 5105.) Vgl. hierzu Entw. Art. 391 und Prot. S. 2238, 2239.

182) **„Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Guts nur gegen Rückgabe des Ladescheins . . . . verpflichtet."**

Dem gemäß Art. 417 H.-G.-B. legitimirten Empfänger gegenüber ist der Frachtführer nach Art. 418 zur Ablieferung des Guts nur gegen Rückgabe des Ladescheins verpflichtet.

Ueber den Begriff „Frachtführer" (Art. 414 Nr. 2) vgl. Bd. I. Anm. 1 S. 2—38; ferner über „Ablieferung des Guts" Bd. I. Anm. 40 S. 218 f. und Bd. II.

Anm. 84 S. 138 f. Ist ein Ladeschein nicht ausgestellt, so greift die Vorschrift des Art. 403 Platz. Ist aber ein Ladeschein ausgestellt, so ist die Norm des Art. 403 insofern modifizirt, als an die Stelle des durch den Frachtbrief bezeichneten Empfängers (Art. 403) der nach dem Ladeschein oder dessen Indossament Legitimirte (Art. 417) tritt.

Aber auch diesem letzteren gegenüber entsteht die Ablieferungspflicht des Frachtführers nur, wenn die weitere Voraussetzung erfüllt wird, nämlich der legitimirende Ladeschein dem Frachtführer zurückgegeben werden kann: „nur gegen Rückgabe des Ladescheins".

Das Verhältniß ist einfach und die Ablieferungspflicht des Frachtführers klar, wenn der Ladeschein nur in einem Exemplare ausgestellt ist, dieses eine Exemplar sich in den Händen des legitimirten Empfängers befindet und von ihm zurückgegeben bezw. behufs Rückgabe präsentirt wird. Schwieriger gestaltet sich die Frage, wenn mehrere Ladescheinexemplare ausgestellt sind.

Die Vorschriften des H.-G.-B. über den Ladeschein (Art. 413—419) nehmen auf die Ausstellung eines solchen in mehreren Exemplaren überhaupt keine Rücksicht, setzen vielmehr überall die Ausstellung in nur einem Exemplare voraus. Es müssen daher, wie bereits oben Anm. 158 S. 7 u. 9 und Anm. 159 S. 19 bemerkt, die Bestimmungen des Seerechts zur analogen Anwendung herangezogen werden.

1. Darnach kann zunächst — arg. Art. 647 Alin. 1 und Art. 652 — als Regel angenommen werden, daß, wenn der Ladeschein in mehreren Exemplaren ausgestellt ist, der Frachtführer an sich verpflichtet ist, am Bestimmungsorte dem legitimirten Inhaber auch nur eines Exemplars die Güter auszuliefern. Prinzipiell genügt die Rückgabe eines Exemplars, Inhalts dessen der Präsentant zur Empfangnahme gemäß Art. 417 legitimirt ist, es ist nicht die Rückgabe sämmtlicher Exemplare erforderlich.

In den Motiven der bezüglichen Stelle des Seerechts (Mot. S. 268—270) ist dieser Satz, wie folgt, begründet: „Zur Legitimation des Ladungsempfängers und zur Begründung des Anspruchs auf Auslieferung der Güter genügt stets ein Exemplar des Konnossements. Denn die Absicht bei Ausstellung mehrfacher Exemplare desselben Konnossements ist regelmäßig nicht die, daß mehrere Exemplare in Cirkulation kommen sollen. Vielmehr soll der Regel nach nur eins cirkuliren, die übrigen in den Händen der bei dem Geschäft als Absender oder Vermittler Betheiligten zur Kontrole bleiben. Der Empfänger kann deshalb nicht, wie das Allg. Landrecht (§§ 1716, 1655, 1720) vorschreibt, alle Exemplare bei Auslieferung der Waare dem Schiffer zurückgeben, sondern nur dasjenige, welches er in Händen hat. Die Bestimmung des Allgem. Landrechts ist, wie allseitig anerkannt wird, praktisch unausgeführt geblieben. Auch da aber, wo ausnahmsweise mehrere Exemplare in Cirkulation gesetzt werden, wenn der Absender z. B. der Sicherheit halber auf verschiedenen Wegen das Konnossement dem Empfänger zukommen lassen will, oder wenn er ein Exemplar seinem Korrespondenten zur einstweiligen Aufbewahrung überschickt, während er das andere zum Verkauf auf den Markt bringt, auch in diesen Fällen geht die Absicht dahin, daß alle in Cirkulation gesetzten Exemplare bis zur Ankunft der Waare in dieselbe Hand gelangen, also keine Kollision entsteht." (Vgl. auch Makower S. 397 Anm. 155.)

Bei der I. Lesung des Seerechts (Prot. S. 2238, 2239) wurde sodann noch

ausdrücklich hervorgehoben, daß die bezügliche Bestimmung für das Konnossement (des Art. 647 Alin. 1 und Art. 652) bei den Bestimmungen über den Ladeschein nur deshalb weggeblieben sei, weil im Gesetze nichts von Duplikaten des Ladescheins gesagt werden sollte. Im Uebrigen sei die vorliegende Bestimmung ohne Zweifel wohl begründet und zwar selbst bezüglich der nicht an Ordre lautenden Konnossemente. Im gewöhnlichen Verkehre unterbleibe allerdings gewöhnlich die Rückgabe des Konnossements, indessen sei dies doch Sache des Vertrauens, und der Schiffer müsse das Recht haben, auf dessen Rückgabe zu bestehen, wenn er dem Empfänger volles Vertrauen zu schenken Anstand nehmen sollte.

Was die Form der Rückgabe anlangt, so war ursprünglich im Preuß. Entwurfe vorgesehen, daß dieselbe erst nach Ablieferung des Frachtguts bezw. der Ladung erfolgen, der Empfänger also nachleisten solle. (Vgl. Art. 324, 491 des Preuß. Entw., Mot. S. 177, 270.) Späterhin wurde jedoch sowohl für den Ladeschein (Prot. S. 853—855 Art. 355, Prot. S. 1249 Art. 391), als auch für das Konnossement (Prot. S. 2238 f. Art. 531) beschlossen, daß die Ablieferung Zug um Zug „gegen Rückgabe" des Papiers zu erfolgen habe, weil dem Frachtführer eine Vorleistung nicht zugemuthet werden könne. Allerdings wurde wiederholt (Prot. S. 854 und S. 2239) auf die Schwierigkeit beider Leistungen Zug um Zug hingewiesen und dies sogar als unausführbar bezeichnet. Indeß wurde entgegnet, die beanstandete Fassung müsse beibehalten werden; bei den strengen Verpflichtungen, die der Schiffer durch Zeichnung des Konnossements übernommen habe, sei es nothwendig, auszusprechen, daß keiner der Interessenten, und namentlich der Schiffer nicht, mit seiner Leistung voranzugehen schuldig sei. Praktische Verwicklungen würden hieraus nicht entstehen, sondern gewiß stets eine Ausgleichung erfolgen, wie z. B. in der Weise, daß der Schiffer sich, wenn er nicht unbedingt Vertrauen schenken wolle, mit dem Nachweis, daß der Empfänger das Konnossement wirklich besitze, oder mit der Deponirung des Konnossements bei einem Dritten bis nach geschehener Entlöschung begnüge u. dgl. (Vgl. auch Makower S. 400 Anm. 163.) „Ausgehändigt wird nur gegen das Papier". (Endemann § 158 S. 742, Art. 303 Alin. 3 H.-G.-B., Art. 39 W.-O., Anschütz und v. Völderndorff S. 140 IV., Wehrmann S. 225).

Ueber die Frage, an welchem Orte der Frachtführer zur Ablieferung des Gutes gegen Rückgabe des Ladescheins verpflichtet ist, ob nur am Bestimmungsorte oder auch bereits unterwegs, vgl. Anm. 179 S. 91 zu Art. 417.

Die Rechtswirkung der Rückgabe eines Exemplars des Ladescheins (bezw. Konnossements) Zug um Zug mit der Ablieferung des Guts ist alsdann die, daß der Frachtführer bezw. Schiffer, wenn er einem gehörig legitimirten Empfänger auf ein Exemplar die Ladung abgeliefert hat, seine Verpflichtung erfüllt hat und nicht mehr aus anderen Exemplaren desselben Ladescheins bezw. Konnossements in Anspruch genommen werden kann. In vielen Formularen findet sich deshalb die sog. kassatorische Klausel, d. h. die Bestimmung, daß, wenn einem Exemplare Genüge geschehen ist, die anderen ihre Kraft verlieren. Es bedarf aber einer solchen ausdrücklichen Bestimmung gar nicht, da sie aus der Art des Verkehrs mit Konnossementen bezw. Ladescheinen von selbst folgt. (Mot. S. 269, 270, Makower S. 400 Anm. 163.)

So auch Goldschmidt (§ 72 S. 692—694 und Anm. 23—25): „Die Auslieferung der Güter darf regelmäßig verlangt werden und erfolgen nur gegen

Rückgabe des quittirten Konnossements. Die mehreren Originalexemplare des Konnossements gelten als eine Urkunde, daher genügt Vorzeigung und Rückgabe eines einzigen Exemplars. Ist auf eines die Waare an den legitimirten Inhaber ausgeliefert, so sind dadurch von selbst alle übrigen erloschen, mögen sie die übliche Kassationsklausel tragen oder nicht. Es genügt hierbei, ist aber auch erforderlich, daß die mehreren Exemplare sich als Exemplar eines Konnossements bezeichnen und das geschieht schon durch die Angabe der Zahl.“ Ferner Puchelt (II. S. 411 Nr. 2): „Wegen der Duplikate wurde auch hier nichts bestimmt. Da aber die Legitimation in Art. 417 geregelt ist, so muß die quittirte Rückgabe des zur Legitimation hinreichenden Exemplares des Ladescheines auch hier genügen und insofern ist die Analogie des Art. 652 zutreffend. Auch hier ist Zug um Zug zu erfüllen.“ Und Makower (S. 411 Anm. 43): „Durch die Fassung des Art. 418 soll erkennbar gemacht werden, daß die Rückgabe des quittirten Ladescheins und die Auslieferung des Guts, soweit als thunlich, Zug um Zug erfolgen müssen.“

2. Die Regel ad 1, daß bei Ausstellung des Ladescheins in mehreren Exemplaren der Frachtführer gegen Rückgabe auch nur eines Exemplars zur Ablieferung verpflichtet ist, erleidet nach Analogie der Bestimmungen über das Seekonnossement bezüglich der an Ordre (bezw. auf Inhaber oder in blanco) gestellten Ladescheine zunächst dann eine Ausnahme, wenn der Absender die Ablieferung des Gutes verlangt oder wenn ein Ladescheininhaber an einem anderen, als am Bestimmungsorte, diese Forderung erhebt. In beiden Fällen genügt die Rückgabe eines Exemplars des Ladescheins nicht, sondern ist die sämmtlicher Exemplare erforderlich. Denn Art. 661 (Alin. 1 und 2) bestimmt (vgl. Art. 416) ausdrücklich, daß, nachdem der Schiffer ein an Ordre lautendes Konnossement ausgestellt hat, er den Anweisungen des Abladers wegen Zurückgabe oder Auslieferung der Güter nur dann Folge leisten darf, wenn ihm die sämmtlichen Exemplare des Konnossements zurückgegeben werden, und daß dasselbe auch in Ansehung der Anforderungen eines Konnossementsinhabers auf Auslieferung der Güter gilt, so lange der Schiffer den Bestimmungshafen nicht erreicht hat. In Uebereinstimmung damit bemerkt Goldschmidt (§ 72 S. 695): „Die Auslieferung darf nur gegen Rückgabe sämmtlicher Exemplare erfolgen, falls ein Ordre- (bezw. Inhaber- oder Blanko-) Konnossement ausgestellt ist und entweder der Ablader Zurückgabe oder anderweitige Auslieferung der Güter, gleichviel ob im Bestimmungshafen oder anderswo, oder falls ein Konnossementsinhaber in einem anderen als dem Bestimmungshafen, selbst nach beendeter Reise, die Auslieferung verlangt.“ (Vgl. auch Anm. 26—28 a. a. O.)

3. Eine zweite Ausnahme von der Regel ad 1, wonach die Rückgabe eines von mehreren Exemplaren genügt, aber auch erforderlich ist, besteht in Analogie des Art. 661 Alin. 4 H.-G.-B. (gegen die Annahme dieser Analogie s. Goldschmidt S. 765 Anm. 94 Nr. 2 und Puchelt II. S. 410, für: C. F. Koch S. 422 Anm. 57 und oben Anm. 176 S. 80) darin, daß, wenn der Ladeschein nicht an Ordre — mithin auf Namen — gestellt ist, der Frachtführer zur Zurückgabe oder Auslieferung der Güter, ohne Beibringung auch nur eines Exemplars verpflichtet ist, sofern der Absender und der im Ladeschein bezeichnete Empfänger in die Zurückgabe oder Auslieferung der Güter willigen. Jedoch kann in diesem Falle, wenn nicht sämmtliche Exemplare des Ladescheins zurückgestellt werden, der Frachtführer wegen der deshalb zu besorgenden Nachtheile zuvor Sicher-

stellung fordern. (Vgl. die Motivirung dieser Bestimmung oben bei Art. 416 Anm. 176 S. 80 und Prot. S. 2228—2230.) Vgl. ferner Goldschmidt § 72 S. 697 und Anm. 32: „Die Auslieferung darf und muß ohne Rückgabe auch nur eines Konnossementsexemplars und selbst vor beendigter Reise erfolgen, falls der Ablader mit Zustimmung des bezeichneten Empfängers eines Namenskonnossements die Auslieferung verlangt, da dem Inhaber eines oder mehrerer Exemplare eines Namenskonnossements die dem bezeichneten Empfänger entgegenstehenden Einreden entgegengestellt werden dürfen. Wegen der gleichwohl möglichen Weiterungen und Nachtheile darf jedoch der Schiffer, bei Nichtrückgabe sämmtlicher Konnossementsexemplare, zuvorige Sicherheitsleistung beanspruchen."

4. Eine dritte Ausnahme endlich von der Regel ad 1 findet nach Analogie des Art. 648 H.-G.-B. statt, wenn der Frachtführer die Güter noch nicht ausgeliefert hat und sich mehrere legitimirte Ladescheininhaber melden. Alsdann ist der Frachtführer verpflichtet, sie sämmtlich zurückzuweisen, die Güter gerichtlich oder in einer anderen sicheren Weise niederzulegen und die Ladescheininhaber, welche sich gemeldet haben, unter Angabe der Gründe seines Verfahrens hiervon zu benachrichtigen. Auch ist er, wenn die Niederlegung nicht gerichtlich geschieht, befugt, über sein Verfahren und dessen Gründe eine öffentliche Urkunde errichten zu lassen und wegen der daraus entstehenden Kosten in gleicher Art wie wegen der Fracht sich an die Güter zu halten.

Der Preuß. Seerechtsentwurf (Art. 489 Alin. 2) legte sogar bei derartigen Kollisionsfällen dem Schiffer die Verpflichtung auf, Protest aufnehmen zu lassen. „Es ist — heißt es in den Motiven S. 177, 269 — nicht Sache des Schiffers, über die kollidirenden Ansprüche zu entscheiden. Er befreit sich von seinen Verpflichtungen, wenn er unter Zurückweisung aller Konnossementsinhaber die Waaren gerichtlich oder sonst in sicherer Weise deponirt. In dem Interesse der Rheder und in dem Interesse des Abladers muß er aber vorher für die Sicherstellung des Beweises sorgen, daß der Depositionsfall vorlag, d. h. mehrere gehörig legitimirte Konnossementsinhaber sich gemeldet hatten. Es geschieht dies nach seerechtlichem Gebrauche durch Aufnahme eines Protestes. Durch den Protest ist dann sowohl der Schiffer und Rheder, als auch, je nach der Sachlage, der Ablader gegen den Anspruch geschützt, welchen ein einzelner Konnossementsinhaber wegen Nichtverabfolgung der Waare erheben möchte."

In der I. Seerechtslesung (Prot. S. 2232—2237) wurde jedoch gegen diese Pflicht des Frachtführers zur Protesterhebung geltend gemacht: „Der Protest sei zwar für den Schiffer und Rheder von großem Nutzen, insofern er ein Beweismittel darüber bilde, daß sich mehrere Konnossementsinhaber gemeldet hätten und eine justa causa für die Deposition der Waare vorhanden gewesen sei. Eine ausdrückliche Bestimmung darüber, daß der Schiffer protestiren müsse, sei aber nicht erforderlich, weil er mit Rücksicht auf die Ersprießlichkeit dieser Maßregel meistens schon von selbst zur Protesterhebung schreiten werde, ja sie sei sogar gefährlich, weil sie zu der irrigen Auslegung führen könnte, als sollte der Fortbestand der Rechte des Befrachters von der Protesterhebung abhängig und dieser nur im Falle der letzteren befugt sein, der Klage eines Konnossementsinhabers mit der Einrede entgegenzutreten, es habe sich noch ein anderer gemeldet." Aus diesen Gründen wurde von der obligatorischen Vorschrift der Protesterhebung Abstand genommen. — Ferner wurde auf die Bemerkung eines Mitgliedes, ob es nicht erforderlich sei,

zu bestimmen, daß der Schiffer der Weisung der Konnossementsinhaber Folge leisten müsse, wenn dieselben sämmtlich darüber einig seien, bei wem die Waare deponirt werden solle, entgegnet, daß es hierüber keiner besonderen Bestimmung bedürfe, denn wenn die Konnossementsinhaber darüber einig seien, daß der Schiffer einem aus ihrer Mitte die Waaren gebe, so höre die Konkurrenz, welche die Voraussetzung des Artikels bilde, wenigstens dem Schiffer gegenüber auf, vorhanden zu sein. Dasselbe könne aber auch dann erzielt werden, wenn die Waare bei einem Dritten deponirt werden solle, indem dieser Dritte durch Uebertragung eines Exemplars des Konnossements und einen unter Vorbehalt ihrer gegenseitigen Rechte dem Schiffer gegenüber erklärten Rücktritt der Konnossementsinhaber ausschließlich zum Empfang der Waaren berechtigt werden könne. — Dem Antrage endlich, die Depositionspflicht auf den Fall zu beschränken, daß sich die mehreren Konnossementsinhaber gleichzeitig bei dem Schiffer melden würden, wurde entgegengehalten, daß dies einer Aufhebung der Depositionspflicht gleichkomme, denn der Fall, daß die Konnossementsinhaber zu gleicher Zeit sich bei dem Schiffer meldeten, sei gewiß ganz außerordentlich selten und mache darum auch keine besondere Bestimmung nothwendig. Die Depositionspflicht müsse, wenn sie dem Bedürfnisse genügen solle, Geltung haben, so lange die Waare noch nicht an einen Konnossementsinhaber ausgeliefert sei; die Depositionspflicht beschränke sich natürlich auf den bei erfolgter Meldung eines weiteren Konnossementsinhabers noch nicht ausgelieferten Theil der Ladung. Der früheren Meldung eines Konnossementsinhabers könne, selbst wenn dieser eine Erklärung des Schiffers, daß er die Güter ihm ausliefern werde, erlangt haben sollte, an und für sich und ohne die wirkliche Auslieferung kein Vorzug vor den späteren eingeräumt werden, wenn nicht ganz gefährliche Unzuträglichkeiten entstehen sollten.

So auch Gad (S. 301): „Unter den Ansprüchen, welche vor Aushändigung der Güter aus mehreren Exemplaren erhoben werden, vermag der Frachtführer den besser Berechtigten nicht zu erkennen. Er befreit sich, indem er die Güter gerichtlich oder in einer anderen sicheren Weise niederlegt." Ferner Goldschmidt (§ 72 S. 696 und Anm. 29—31): „Die Auslieferung darf nur gegen Rückgabe sämmtlicher Exemplare erfolgen, falls sich vor völlig beendigter Auslieferung mehrere legitimirte Inhaber, gleichviel ob eines Ordre- oder Namenskonnossements, melden. Einigen sich dieselben nicht, so muß der Schiffer, ohne Rücksicht auf die Priorität der Meldung und ob er sich bereits an einen derselben zur Auslieferung bereit erklärt hätte, sie sämmtlich zurückweisen, die Güter gerichtlich oder sonst sicher deponiren und davon die Konnossementsinhaber, welche sich gemeldet hatten, unter Angabe der Gründe benachrichtigen." Vgl. Makower Anm. 151 zu Art. 648.

5. Der Frachtführer hat sonach, wie durch Art. 648 anerkannt ist, über die Frage, wem von mehreren sich meldenden Ladeschein- oder Konnossementsinhabern das Vorzugsrecht gebühre, Entscheidung nicht zu treffen. Er darf weder beliebig einen Ladescheininhaber wählen, noch braucht er sich mit allen in Prozeß einzulassen, vielmehr hat er zu deponiren und schützt sich durch die Deposition, indem er den Ladescheininhabern die weitere Austragung der Sache unter sich zu überlassen hat. (Prot. S. 2233.)

Für den Richter, der alsdann die materielle Frage des Vorzugsrechts bezw. des besseren Rechts unter den mehreren sich meldenden Ladescheininhabern zu entscheiden hat, ist analog der für die Kollision zwischen mehreren Konnossements-

inhabern aufgestellte Grundsatz des Art. 651 maßgebend: Darnach geht, falls der Schiffer die Güter noch nicht ausgeliefert hat, unter mehreren sich meldenden Konnossementsinhabern, wenn und soweit die von denselben auf Grund der Konnossementsübergabe — Art. 649, 650 — an den Gütern geltend gemachten Rechte kollidiren, derjenige vor, dessen Exemplar von dem Vormann, welcher mehrere Konnossementsexemplare an verschiedene Personen übertragen hat, zuerst der einen dieser Personen dergestalt übergeben ist, daß dieselbe zur Empfangnahme der Güter legitimirt wurde. Bei dem nach einem anderen Orte übersandten Exemplare wird die Zeit der Uebergabe durch den Zeitpunkt der Absendung bestimmt.

Erläuternd bemerkt hierzu Goldschmidt § 74 S. 729—732 (und Anm. 14 ff. eod.): „Soweit die Ansprüche der mehreren Konnossementsinhaber nicht kollidiren, verständigen sie sich, z. B. der eine prätendirt Eigenthum, aber mit Anerkennung des dem andern zustehenden Pfandrechts. Soweit aber ihre Rechte kollidiren, kann nur einer der Berechtigte sein, weil für Detention, juristischen Besitz, Eigenthum ein gleiches Recht Mehrerer undenkbar ist. Dies ist in der That der Fall. Die mehreren Originalexemplare des Konnossements gelten nicht allein gegenüber dem Schiffer, sondern in allen Beziehungen rechtlich nur als Eines. Der Schiffer detinirt somit immer nur für einen Konnossementsinhaber, und nur einer ist Detentor, juristischer Besitzer, Eigenthümer, nämlich der berechtigte Konnossementsinhaber. Ueber die Berechtigung aber entscheidet an sich, eben weil das Recht ein ausschließendes ist, die Priorität der Begebung von demselben Vormanne, und, nur in Ermangelung dieser, die Prävention: die Auslieferung. Das Deutsche H.-G.-B. hat jedoch zur Vermeidung praktischer Schwierigkeiten die Folge umgekehrt. Es entscheidet zunächst die Prävention, natürlich nur die ordnungsmäßige im Bestimmungshafen. Hat aber kein legitimirter Konnossementsinhaber ordnungsmäßig vom Schiffer die Auslieferung der Waare erlangt, sondern ist dieselbe noch an Schiffsbord oder deponirt, oder hat zwar ein legitimirter Konnossementsinhaber, aber vor der Ankunft des Schiffes im Bestimmungshafen oder nachdem sich bereits ein anderer legitimirter Konnossementsinhaber gemeldet hatte, die Auslieferung erlangt, so entscheidet die Priorität der Begebung von dem gemeinschaftlichen Vormann der Art, daß der legitimirte Empfänger und alle späteren Erwerber des zuerst begebenen Exemplars dem ersten Empfänger und allen späteren Erwerbern des zweiten Exemplars, ohne Rücksicht auf die Priorität der folgenden Begebungen der mehreren Exemplare vorgehen. Zeitpunkt der Begebung ist an sich nicht der Moment der Absendung, sondern der Uebergabe des Konnossements, doch ist, zur Abschneidung von Streitigkeiten, der erstere für maßgebend erklärt. Läßt sich endlich auch die Priorität der Begebung nicht ermitteln, oder sind die mehreren Exemplare nicht durch einen gemeinschaftlichen Vormann begeben — was ohne Delikt schwer denkbar ist —, so sind die Rechte der mehreren Konnossementsinhaber die gleichen. Es ist nun aber nicht etwa zu theilen, sondern es ist keiner unter ihnen im Besitz, denn der rechtmäßige Konnossementsinhaber, für den der Schiffer detinirt, läßt sich nicht ermitteln. Es gilt, als ob kein Konnossement ausgestellt worden wäre, und die mehreren Konnossementsinhaber können nur ihre anderweitigen Rechte gegen Vormann bezw. Ablader geltend machen."

Vgl. über die sonst noch möglichen Kollisionsfälle bei Ansprüchen obligatorischer und dinglicher Natur: Goldschmidt § 74 S. 726—729, Makower Art. 651 Anm. 153.]

6. Die Worte „nur gegen Rückgabe des Ladescheins" sind endlich nicht etwa

dahin restriktiv aufzufassen, daß dem Empfänger bezw. Inhaber des Ladescheins andere Gegenleistungen überhaupt nicht obliegen. Vielmehr hat — abgesehen von der Rückgabe des Ladescheins — der legitimirte Inhaber desselben, wenn er die Auslieferung verlangt, alle diejenigen Gegenleistungen zu erfüllen, welche nach Inhalt des Ladescheins der darin bezeichnete Empfänger zu übernehmen hat. Denn der Ladeschein ist nur unter dieser Voraussetzung vom Frachtführer ausgestellt und der Inhaber des Ladescheins kann die Rechte aus dem Ladescheine nur unter gleichzeitiger Erfüllung der darnach dem Frachtführer zustehenden Gegenleistungen geltend machen. Es ergiebt sich dies schon aus Art. 415 und ebenso aus Art. 419, welcher dem Frachtführer, auch wenn ein Ladeschein ausgestellt ist, abgesehen von den besonderen Bestimmungen der Art. 413—418, im Uebrigen alle diejenigen Pflichten und Rechte zuweist, welche nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen (Art. 390 ff.) dem Frachtführer zustehen. (S. unten Anm. 185 S. 109 zum Art. 419, ferner Goldschmidt § 72 S. 697—699.)

183) **„Gegen Rückgabe des Ladescheins, auf welchem die Ablieferung des Guts zu bescheinigen ist."**

Die Rückgabe des bloßen Ladescheins genügt nicht, um die Ablieferungspflicht des Frachtführers existent zu machen. Es ist des Weiteren für erforderlich erklärt, daß auf dem Ladeschein die Ablieferung des Guts bescheinigt wird. Wenn der Frachtführer — ohne Ladeschein — lediglich auf Grund eines einfachen Frachtbriefs abliefert, so ist ihm durch das H.-G.-B. ein Recht auf Empfangsbescheinigung nicht gegeben bezw. dem Empfänger die Pflicht zur Quittungsleistung nicht auferlegt, dies vielmehr der Entscheidung nach allgemeinen civilrechtlichen Grundsätzen überlassen. (Prot. S. 854, 855.) Die bei Ablieferung auf Grund eines Ladescheins hier ausnahmsweise speziell vorgeschriebene Quittirungspflicht des Empfängers ist — wie Puchelt II. S. 412 Nr. 4 bemerkt — eine nothwendige Folge der formalen Natur des Ladescheins und findet sich auch in Art. 303 Abs. 3.

Art. 418 enthält die besondere Vorschrift, daß der legitimirte Inhaber des Ladescheins den Empfang des Gutes zu quittiren hat, und zwar auf dem Ladeschein selbst, nicht in Form einer nebenher laufenden Quittung. Letztere — getrennt vom Ladeschein — braucht der Frachtführer nicht anzunehmen bezw. als Gegenleistung gelten zu lassen.

Die Quittungsleistung soll ferner — wie die Rückgabe des Ladescheins überhaupt — Zug um Zug gegen die Ablieferung des Guts geschehen. Der Preuß. Entwurf (Art. 324 und 491) sah allerdings nur eine nachträgliche Quittungsleistung („Nach Ablieferung 2c.) vor.

Die Motive des Preuß. Entw. zu der analogen Vorschrift des Seerechts bemerken zur Begründung: „Zum Beweise, daß dem Konnossement Genüge geschehen, kann der Schiffer aber nach Ablieferung der Ladung Quittung und Herausgabe der in den Händen des Empfängers befindlichen Konnossementsexemplare fordern. Von verschiedenen Sachverständigen ist zwar behauptet worden, die Herausgabe des Konnossements Seitens des Ladungsempfängers sei weder gebräuchlich, noch praktisch zulässig; der Empfänger brauche dasselbe häufig noch bei etwaigen Streitigkeiten mit dem Ablader. Von anderer sachverständiger Seite (vgl. Brinckmann, Handelsrecht S. 342) wird dagegen die Aushändigung des Konnossements

als gebräuchlich und zulässig behauptet; und da die letztere Meinung mit den allgemeinen civilrechtlichen Regeln übereinstimmt, so hat sich der Entwurf ihr angeschlossen und schreibt zugleich Quittung des Schiffers auf dem Konnossemente vor."

In den späteren Lesungen (Prot. S. 853—855, 1249, 2239, 4775, 5105) wurde aber die Rückgabe des Ladescheins und Quittungsleistung (s. oben Anm. 181 S. 95) Zug um Zug gegen Ablieferung des Guts beschlossen. Hervorgehoben wurde (Prot. S. 2239), daß zwar gewöhnlich die Rückgabe des Konnossements unterbleibe, doch sei das Sache des Vertrauens und der Schiffer habe ein Recht auf die Rückgabe. Die Auslieferung habe streng Zug um Zug zu geschehen, nur werde der Schiffer sich wohl meist mit dem Nachweis, daß der Empfänger das Konnossement wirklich besitze oder mit dessen Deponirung bei einem Dritten bis nach beendigter Löschung begnügen. Eine theilweise Quittirung des Konnossements aber sei schon deshalb nicht zu umgehen, weil große Ladungen nicht auf einmal, sondern nur nach und nach entlöscht werden könnten, und schließlich aus den einzelnen Empfangsbestätigungen müsse ermittelt werden können, wie viel der Schiffer im Ganzen abgeliefert habe.

Vgl. Goldschmidt § 72 S. 693 und Anm. 23, Makower S. 400 Anm. 163, Behrmann S. 225, Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 425.

„Die Berechtigung wie die Verpflichtung — bemerkt Anschütz und v. Völderndorff S. 140 IV. — haftet an dem Papiere, der Schuldner ist nur gegen Aushändigung des quittirten Papiers zur Erfüllung verpflichtet. Ohne Rückempfang des Papiers läuft der Schuldner Gefahr, dem dritten Inhaber desselben nochmals leisten zu müssen. Aus diesem Grunde kann der Schuldner bei theilweiser Erfüllung auch verlangen, daß über die Theilleistung auf dem Papiere selbst quittirt und dieselbe auf dem Papiere abgeschrieben wird. (W.-O. Art. 39.) Geschieht dies, so wirkt die Einrede der Theilleistung jedem Inhaber des Papiers gegenüber, denn sie ist eine Einrede nach Maßgabe der Urkunde."

Ueber die Form der Quittung bemerkt Thöl III. S. 82: „Der zurückzugebende Ladeschein muß einen gehörigen Empfangsschein des Empfängers enthalten. Dazu genügt nicht das Wort „empfangen" oder „abgeliefert" oder ein gleichbedeutendes, sondern es ist überdies erforderlich, aber auch genügend die Namensunterschrift des Empfängers und die Angabe des Ortes und der Zeit der Ablieferung. Der Frachtführer kommt nicht in Verzug, wenn er die Ablieferung so lange zurückhält, bis der Empfänger einen gehörigen Empfangsschein auf dem Ladeschein ausgestellt hat."

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 419.

Im Uebrigen kommen die Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Frachtführers auch in dem Falle zur Anwendung, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. fehlt. Motive des Preuß. Entw. fehlen. I. Lesg. Prot. S. 850, 862. Entw. I. Lesg. Art. 356. II. Lesg. Prot. S. 1249. Entw. II. Lesg. Art. 392. III. Lesg. Prot. S. 4775, 5105. Entw. III. Lesg. Art. 419.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des Handelsr. 1. Aufl. I., 1 §§ 31, 32 ff. S. 194 f. I., 2 § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 f. v. Rönne, Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literaturübersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 f. Behrend, Handb. des H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. S. 1 und 2. Im Einzelnen: Anschütz u. Völderndorff III. S. 463. Endemann S. 742. Goldschmidt, Handb. § 75 S. 763, Anm. 92 S. 768. v. Hahn II. S. 504, 505. Keyßner S. 476. C. F. Koch S. 423. Makower S. 412. Puchelt II. S. 412. Wengler S. 402. v. Krämel S. 592, 593. Wehrmann S. 225. Hillig S. 53. Gad S. 300, 301. Gareis S. 351. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 425. Thöl III. S. 84, 85. Kowalzig S. 444. Scheffer und Groß S. 449. Brix S. 415.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts: Vgl. die zu Art. 413 und 415 angeführten Erkenntnisse S. 1 u. 53.

184) Prinzip und Entstehung des Art. 419.

In den einleitenden Bemerkungen zu Artikel 413 (s. Anm. 158 S. 7 u. 9) ist bereits hervorgehoben worden, daß das D. H.-G.-B. in den Artikeln 413 bis 418 nur in den wichtigsten Grundzügen die den Ladeschein betreffenden Rechtsverhältnisse regelt, daß diese Bestimmungen daher nicht ganz vollständig sind und der Ergänzung aus den über analoge Rechtsinstitute ergangenen Vorschriften des H.-G.-B. bedürfen. Der Grund für die gewissermaßen nur skizzenhafte und in leichten Umrissen gegebene Behandlung des Ladescheins liegt darin, daß der Ladeschein — im Vergleiche mit dem ihm eng verwandten Seekonnossement — ein für den Landtransport bestimmtes und zur Zeit der Berathung und Emanation des H.-G.-B. noch wenig gebräuchliches Transportpapier war, dessen Entwicklung im Verkehre man erst abwarten und bei dessen Normirung man sich daher — um der weiteren Entwicklung nicht zu enge Schranken zu setzen — auf wenige allgemeine Grundsätze beschränken wollte. Ging man davon aus, daß der Ladeschein prinzipiell ein lediglich für den Landtransport bestimmtes Transportpapier sein sollte, so lag es nahe, im Gesetzbuche darauf hinzuweisen, daß, insoweit die dort gegebenen positiven,

aus der eigenthümlichen Rechtsnatur des Ladescheins als einer Skripturobligation (Anm. 160 S. 25) folgenden Bestimmungen über den Ladeschein nicht ausreichen bezw. der Ergänzung bedürfen sollten, diese — in Berücksichtigung jener Rechtsnatur mut. mut. — aus den ausführlicheren Regeln über den Binnenfrachtvertrag zu schöpfen sei, und dieser Erwägung verdankt in der That auch Art. 419 des H.-G.-B., welcher bestimmt,

> daß im Uebrigen (d. h. abgesehen von den speziellen Vorschriften der Art. 413—418) die Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Frachtführers auch in dem Falle zur Anwendung kommen, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist,

seine Entstehung.

Der Preuß. Entwurf, welcher nur von Frachtbriefduplikaten spricht, enthielt eine derartige Bestimmung noch nicht. Erst als in I. Lesung die Bildung und gesetzliche Normirung eines besonderen Binnenkonnossements, des Ladescheins, an Stelle des Frachtbriefduplikats, beschlossen wurde, kam die Frage in Anregung, welche Vorschriften in Ergänzung der nur wenigen positiv beschlossenen (Art. 348 bis 355 des Entwurfs I. Lesung) zur Anwendung kommen sollten. Es wurde von einem Mitgliede vorgebracht, daß nunmehr eine ganz neue Art von Frachtpapieren kreirt worden sei. In den früheren Beschlüssen über das Frachtgeschäft habe man nun alle Bestimmungen über das Verhältniß des Frachtführers und des Empfängers auf den Frachtbrief gebaut. Hiernach werde es nothwendig erscheinen, einen Satz des Inhalts aufzunehmen, daß alles, was im V. Titel (sc. des IV. Buches des H.-G.-B.) über Frachtbriefe bestimmt worden, auch von Ladescheinen zu gelten habe. Der Referent trat dieser Bemerkung bei und behielt sich vor, desfalls einen entsprechenden Zusatzartikel in Vorschlag zu bringen. (Prot. S. 850.) Dementsprechend wurde noch in I. Lesung mit Stimmeneinhelligkeit ohne Diskussion folgende Bestimmung aufzunehmen beschlossen:

> „Im Uebrigen kommen die Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Frachtführers auch in dem Falle zur Anwendung, wenn von demselben ein Ladeschein ausgestellt worden ist" und von der Redaktionskommission unter Beifügung der Worte „anstatt des Frachtbriefes" hinter „Ladeschein" als Art. 356 in den Entw. I. Lesung eingestellt.

Es wurde hierbei nur vorbehalten, von dieser Bestimmung alle diejenigen Normen ausdrücklich auszunehmen, welche sich auf das Klagerecht des Destinatärs beziehen, weil dasselbe, sofern es auf einem Ladeschein beruhe, ein anderes als das aus dem Frachtgeschäfte sei. (Prot. S. 862.)

In II. Lesung (Prot. S. 1249, 1250) wurde die Streichung der Worte „anstatt des Frachtbriefes" beschlossen, da neben Ladescheinen Frachtbriefe zulässig sein sollen (s. Anm. 159 S. 20). Ferner beantragte hier der Abgeordnete für Bremen folgenden Zusatz:

> „Im Ladescheine ist jedenfalls ein Dritter anzugeben, an welchen der Frachtführer am Bestimmungsorte gegen Bezahlung des ihm Zukommenden das Frachtgut abgeben darf, wenn der im Ladeschein bezeichnete Empfänger nicht im Besitz des Ladescheins ist und sich der Inhaber des Ladescheins bei ihm nicht vor der Ablieferung an den Dritten meldet.

Mit der Empfangnahme des Frachtguts tritt dieser Dritte an die Stelle des Frachtführers." (Prot. S. 1242.)

Da sich jedoch mehrfältig die Absicht geltend machte, es sei kein Grund vorhanden, um bei Ausstellung von Ladescheinen die Angabe von Nothadressen im Gesetze gebieterisch anzuordnen, der Verkehr werde auch hier, wie bei dem Seehandel bereits geschehen, ohne Zweifel die nöthigen Maßregeln hervorbringen, damit der Frachtführer und der legitimirte Empfänger sich finden könnten, wurde die Aufnahme der beantragten Bestimmung abgelehnt. (Prot. S. 1250.)

Der bezügliche Artikel 392 des Entwurfs II. Lesung blieb in III. Lesung unverändert (Prot. S. 4775, 5105) und ging als Art. 419 in das Gesetz über.

Mit dem im Art. 419 ausgesprochenen Grundsatze steht die in den Berathungen über den Ladeschein (Prot. S. 4768, 4775, 5105) und in der Literatur (vgl. Bd. I. Anm. 4 S. 31 und Bd. III. Anm. 158 S. 7 u. 9) überwiegend vertretene Annahme, daß auch die Anwendung der vom Seekonnossemente geltenden Grundsätze auf die Ladescheine bezw. die Rechte und Pflichten des Frachtführers zulässig ist, nicht im Widerspruche. Denn einerseits basiren die wichtigsten und wesentlichsten Grundsätze des Seetransportrechts gleichfalls auf den Normen des H.-G.-B. über den Binnenfrachtvertrag und andererseits reichen die auf der Voraussetzung der Frachtbriefausstellung beruhenden Grundsätze über den Frachtvertrag vielfach zur Ergänzung der der eigenthümlichen Rechtsnatur des Ladescheins entsprechenden Normen der Art. 413—418 nicht aus, so daß nothwendig auf die ausführlicheren Vorschriften über das dem Ladescheine seiner Rechtsnatur nach eng verwandte Seekonnossement zurückgegriffen werden muß, wie denn auch in den Berathungen wiederholt hervorgehoben wurde, daß die Ladescheine beim Binnenhandel völlig die Stelle der Konnossemente vertreten sollen, daß es sich lediglich um die Einführung eines dem Seekonnossement nachgebildeten Instituts für den Binnentransport handle, daß der Zweck des ganzen Instituts dahin gehe, das Prinzip des seerechtlichen Konnossements durch gesetzliche Anerkennung und Regelung des Ladescheins auch auf den Frachtverkehr zu Lande, auf Flüssen und Binnengewässern zu übertragen und daß sich daher, wenn das Gesetz nur in verhältnißmäßig wenigen Sätzen den Ladeschein bespreche, erwarten lasse, daß die Lücken des Gesetzes durch analoge Anwendung der Bestimmungen des Seerechts über das Konnossement des Seeschiffers thunlichst ausgefüllt würden. (Prot. S. 4768, 4769, 4775, 5105.)

Es ist hiernach zwar prinzipiell und in Gemäßheit der positiven Bestimmung des Art. 419 daran festzuhalten, daß zur Ergänzung der Bestimmungen über den Ladeschein (Art. 413—418), welche die Rechte und Pflichten des Frachtführers betreffen, die Vorschriften über den Binnenfrachtvertrag (Art. 390—412) heranzuziehen sind, daß aber, insoweit die eigenthümliche Rechtsnatur des Ladescheins dies erfordert, die Bestimmungen über das Seekonnossement bezw. die Rechte und Pflichten des Seeschiffers aus demselben (Art. 644—664 H.-G.-B.) analog zur Anwendung gebracht werden müssen und daher im Zweifel eine Prüfung des Einzelfalles geboten ist.

185) **„Im Uebrigen kommen die Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Frachtführers auch in dem Falle zur Anwendung, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist."**

Art. 419 spricht in unmittelbarer Anknüpfung an die vorangehenden Art. 413

bis 418 den Grundsatz aus, daß im Uebrigen die Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Frachtführers auch in dem Falle zur Anwendung kommen, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist.

Durch diesen Zusammenhang wird der Sinn der Worte „Im Uebrigen" leicht verständlich. „Im Uebrigen" heißt: abgesehen von den besonderen Vorschriften der Art. 413—418, welche principaliter und derartig Geltung haben, daß die allgemeinen Bestimmungen über das Frachtgeschäft Art. 390—412 nur, insoweit sie damit nicht im Widerspruche stehen, subsidiär anzuwenden sind. „Im Uebrigen — bemerkt v. Hahn II. S. 504 — d. h. soweit durch die vorausgehenden von Ladescheinen handelnden Artikel nichts Besonderes festgesetzt ist." Desgl. Puchelt II. S. 412: „Ueber den Ladeschein entscheiden ausschließlich die Art. 413—418 und nur, soweit diese nicht entgegenstehen, kommen im Falle der Ausstellung eines Ladescheins die Bestimmungen des fünften Titels zur Anwendung." Und Makower (S. 412 Anm. 2): „Der Art. 419 bestimmt, daß „im Uebrigen" die Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Frachtführers auch in dem Falle zur Anwendung kommen, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist, d. h. daß die gedachten allgemeinen Bestimmungen subsidiär gelten, insoweit nicht in den Art. 413—418 etwas Anderes ausdrücklich angeordnet ist (wie z. B. im Art. 416), oder sich aus dem Sinne und Zusammenhange dieser Artikel ergiebt (wie z. B. die Unanwendbarkeit der Art. 404, 405)."

Neben den besonderen gesetzlichen Vorschriften der Art. 413—418 haben auch die auf Grund derselben oder sonst in Abweichung von den Art. 390—418 getroffenen vertragsmäßigen Vereinbarungen den Vorrang vor den allgemeinen Bestimmungen über den Frachtvertrag. „Im Uebrigen — erklärt Thöl, H.-R. III. S. 84 — d. h. soweit nicht die Art. 413—418 eingreifen, d. h. also, da diese theils auf Vereinbarungen verweisen, theils Rechtssätze enthalten, soweit nicht durch den Ladeschein hervorgerufene Vereinbarungen und Rechtssätze entgegenstehen, kommen die übrigen Vereinbarungen und Rechtssätze über die Verpflichtungen und Rechte des Frachtführers zur Anwendung, es mögen diese übrigen Bestimmungen das Rechtsverhältniß des Frachtführers zum Destinatär oder zum Absender betreffen".

Es entsteht nun weiter die Frage, welche „Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Frachtführers" hiernach auch für den Fall zur Anwendung kommen, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist, oder, negativ gefaßt, welche Bestimmungen der Art. 390—412 in diesem Falle durch die speziellen Normen der Art. 413—418 ausgeschlossen oder alterirt werden? In dieser Hinsicht herrscht in der Literatur darüber im Wesentlichen Uebereinstimmung, daß in Anbetracht der Rechtsnatur des Ladescheins und der dafür gesetzten Normen der Art. 413—418 die Art. 402—405 H.-G.-B. gar nicht oder doch nur unter besonderen Voraussetzungen und Modifikationen zur Anwendung kommen können.

Vgl. v. Hahn II. S. 504, Makower S. 412, Puchelt II. S. 412, Thöl, H.-R. III. S. 85.

Diese Modifikationen faßt v. Kräwel (H.-G.-B. S. 593, vgl. auch Brix S. 415) zutreffend, wie folgt, zusammen:

Prüft man — bemerkt er — die vorhergehenden Bestimmungen dieses Titels, so werden nur (Art. 390—401 und 406—412 bleiben unberührt, Brix S. 415) bei folgenden Artikeln Aenderungen eintreten: Bei

Art. 402,
an dessen Stelle tritt Art. 416;
Art. 403
wird durch Art. 417 und 418 ersetzt;
Art. 404.
Da der durch den Ladeschein bezeichnete Empfänger allein und ausschließlich zur Verfügung über das Frachtgut befugt ist (Art. 416, 417), so muß den Bestimmungen desselben der Frachtführer unbedingt Folge leisten (Puchelt II. S. 403 Nr. 2, Brix S. 415);
Art. 405.
Die Rechte, welche nach diesem Artikel dem im Frachtbrief bezeichneten Empfänger zustehen, hat der durch den Ladeschein bezeichnete Empfänger. Seine Befugniß, den Frachtführer auf Auslieferung des Guts zu belangen, wird aber durch keine nach Maßgabe des Art. 402 sonst zulässige entgegenstehende Anweisung des Absenders ausgeschlossen werden können, weil Art. 416 dem entgegensteht. Auf Herausgabe des Frachtbriefs wird der Inhaber des Ladescheins überhaupt nicht zu klagen haben, da ihm die Uebergabe des Frachtbriefs nicht neue Rechte giebt, wie dies nach Art. 402 bei Ablieferung des Frachtbriefs an den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger der Fall ist." Desgleichen Brix a. a. O.: „Der Art. 405 modificirt sich dahin, daß der legitimirte Inhaber des Ladescheins den Frachtführer wegen der durch den Ladeschein begründeten Ansprüche kraft desselben belangen kann; ohne durch eine Kontreordre des Absenders in diesem seinem Rechte beschränkt werden zu können. (Art. 416.) Insofern es sich aber um die Wahrung der aus dem Frachtvertrage für den Absender hervorgehenden Rechte durch den Empfänger handelt (s. Art. 415) bleibt der Art. 405 unberührt."

Diese Modifikationen erkennt auch Goldschmidt (§ 75 S. 763 Anm. 92) als richtig an, nur mit der Maßgabe, daß er den Ladescheininhaber auf Grund der Art. 417, 418 vor der Ankunft am Bestimmungsorte ebensowenig zu dem Verlangen auf Auslieferung des Gutes für berechtigt hält, wie den Frachtbriefadressaten in Gemäßheit der Art. 402—405 H.-G.-B.; mithin in diesem Punkte eine Modifikation der Pflichten des Frachtführers zu Gunsten des Ladescheininhabers nicht gelten lassen will. (Vgl. a. a. O. S. 765 Anm. 94 S. 3.) Indeß ist bereits oben (Anm. 179 S. 91 f.) versucht worden, in Uebereinstimmung mit Kräwel S. 593, Brix S. 411, v. Stubenrauch S. 535, Gad S. 301 diese Annahme zu widerlegen.

Sieht man nun von diesen vorstehend aufgeführten, aus der Rechtsnatur des Ladescheins und den positiven Satzungen der Art. 413—418 sich ergebenden Modifikationen ab, so steht im Uebrigen der Anwendung der Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Frachtführers auch für den Fall der Ladescheinausstellung nichts entgegen. Insbesondere gilt dies von den Rechten und Pflichten des Frachtführers in Betreff der zoll- und steueramtlichen Behandlung der Güter (Art. 393 oben Bd. I. Anm. 22 f.) des Beginns, der Ausführung und Vollendung des Transports (Art. 394 Bd. I. Anm. 27 f.), der Haftpflicht für eigene Handlungen (Art. 395 bis 399 Anm. 37 f.), für die Leute (Art. 400 Anm. 66 f.) und dritte Frachtführer (Art. 401 Anm. 73 f.), der Zahlung (Art. 406 Anm. 106 f.), des Verfahrens bei Ablieferungshindernissen (Art. 407 Anm. 117 f.), der Inanspruchnahme des Frachtführers nach Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht, sowie der Verjäh-

rung (Art. 408 Anm. 125 f.) und des Pfandrechts (Art. 409—412 Anm. 140 f.). „Es können, bemerkt Thöl, H.-R. III. S. 84 f., auch wenn ein Ladeschein ausgestellt ist, zur Anwendung kommen die Art. 391 bis 401 und 406 bis 412; dahingegen sind die Art. 402 bis 405 gar nicht oder nur unter besonderen Voraussetzungen anwendbar."

In Bezug auf die Haftpflicht des Frachtführers (Art. 395 f.) hebt Goldschmidt (§ 75 S. 763 Anm. 92) noch besonders hervor, daß ihm die Einreden aus Art. 395 auch bei Ausstellung eines Ladescheins zustehen; ferner in Betreff der Konkurrenz mehrerer Frachtführer (Art. 401) bemerkt v. Hahn II. S. 504, 505 § 2: „Hat der Frachtführer, welcher einen Ladeschein ausgestellt hatte, das Gut einem anderen Frachtführer zur Ausführung des Transports übergeben, so wird dieser aus dem Ladescheine nicht verpflichtet. Hat er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief übernommen, so entscheidet sich das Rechtsverhältniß ganz nach Art. 401. Ist im Frachtbriefe auf den Ladeschein Bezug genommen, ist insbesondere der legitimirte Inhaber des Ladescheins als Empfänger bezeichnet, so wird dadurch nicht nur der Inhalt des Ladescheins mittelbar auch für den Frachtführer maßgebend, sondern dieser ist auch berechtigt und verpflichtigt, die Befolgung einer etwaigen, vom Absender auf Grund des Art. 402 ihm ertheilten Anweisung abzulehnen, und ist ferner dem Empfänger gegenüber berechtet, dem ersten Frachtführer gegenüber verpflichtet, das Gut nur gegen Aushändigung des quittirten Ladescheins abzuliefern." Hierzu führt Goldschmidt (§ 75 S. 766 Anm. 94 Nr. 7) noch an: „daß der Ladeschein nicht bei Konkurrenz mehrerer Frachtführer vorkommen könne, wie Endemann und Kuhn annehmen, ist wohl nicht gegründet. Denn die Uebernahme eines begonnenen Transports mit dem Originalladeschein erscheint eben so wohl zulässig, wie mit dem Originalfrachtbrief und Originalkonnossement (s. a. a. O. § 72 Note 10)." Uebrigens hat Endemann seine Ansicht später geändert und nach Analogie des Konnossements die Uebernahme des Frachtguts mit Originalladeschein von Seiten eines anderen Frachtführers für nicht unzulässig erklärt. (Hand.-R. § 158 S. 742, vgl. auch Gad S. 300 Nr. 2.)

Festzuhalten ist hierbei stets, daß es sich nur um die Rechte und Pflichten des Frachtführers gegenüber dem Empfänger bezw. Ladescheininhaber handelt. Denn für das Rechtsverhältniß zwischen Frachtführer und Absender sind nach der ausdrücklichen Vorschrift des Art. 415 die Bestimmungen des Frachtvertrages bezw. Frachtbriefes allein maßgebend, finden also die modificirenden Vorschriften über den Ladeschein überhaupt keine Anwendung. Und auch in Betreff des Verhältnisses zwischen Frachtführer und Ladescheininhaber bezw. Empfänger ist bei Anwendung der generellen Bestimmungen über den Frachtvertrag (Art. 391 bis 401 und 406—412) die rechtliche Qualifikation des Ladescheins als einer Skripturobligation nicht außer Acht zu lassen. Danach modificirt sich auch — wie bereits bei Art. 415, s. Anm. 173 S. 66 f. des Näheren erörtert — die Anwendung jener Bestimmungen. Während z. B. die Zahlungspflicht des Empfängers bei bloßer Ausstellung eines Frachtbriefes sich nach dessen ausdrücklichen oder stillschweigend zu präsumirenden Inhalt normirt, ist für dieselbe bei Ausstellung eines Ladescheins lediglich der ausdrückliche Inhalt des Ladescheins maßgebend derartig, daß die nicht in denselben ausdrücklich aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung haben und ebensowenig die Bestimmungen eines nebenher ausgestellten, anders lautenden

Frachtbriefs (vgl. Puchelt II. S. 405 Nr. 4, S. 408 Nr. 5). Auf dieses Moment ist überall bei der Anwendung der generellen Bestimmungen über den Frachtvertrag auf das durch Ausstellung eines Ladescheins hervorgerufene Rechtsverhältniß zwischen Empfänger und Frachtführer besonders zu rücksichtigen.

Die subsidiäre Anwendung der Bestimmungen über die Rechte und Pflichten des Frachtführers (Art. 390 ff.) auch in dem Falle, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist, schließt — wie bereits in Anm. 184 S. 109 des Näheren erörtert ist — nicht aus, daß die Vorschriften des H.-G.-B. über das Seekonnossement (Art. 644 bis 664) auf das Rechtsverhältniß zwischen Frachtführer und Empfänger bezw. Ladescheininhaber und vornehmlich auf die Rechte und Pflichten des Frachtführers aus dem Ladescheine analog zur Anwendung zu bringen und zur Ergänzung heranzuziehen sind. Es spricht dafür die enge Rechtsverwandtschaft des Ladescheins und des Seekonnossements, die ausdrückliche, wiederholte Hervorhebung in den Berathungen, daß der Ladeschein im Binnenverkehre das Konnossement ersetzen und an seine Stelle treten solle, deshalb auch diesem in allen wesentlichen Grundsätzen nachgebildet und die Lücken aus den entsprechenden Vorschriften über das Seekonnossement zu ergänzen seien. (Vgl. Anm. 158.)

In der That hat auch die in den Erörterungen zu den Art. 413—418 überall angestellte Vergleichung dieser Bestimmungen mit den bezüglichen Vorschriften über das Seekonnossement (vgl. insbes. Art. 413 mit Art. 644 Alin. 1, — Art. 414 mit Art. 645, 646, — Art. 415 mit Art. 653, — Art. 416 mit Art. 661, — Art. 417 mit Art. 647 Alin. 2, — Art. 418 mit Art. 647 Alin. 1, Art. 652) die fast vollständige Kongruenz in Sinn und Wortlaut ergeben. Dieser Umstand, die Uebereinstimmung in allen Prinzipien, berechtigt aber auch zu dem Schlusse, daß es die Absicht der Gesetzgeber gewesen sei, die ausführlicheren und eingehenderen Vorschriften über das Seekonnossement auch auf den Ladeschein überall da zur analogen Anwendung gebracht zu sehen, wo die knapperen Normen über den Ladeschein nicht ausreichen und auch in den Vorschriften über den Binnenfrachtvertrag eine subsidiäre Ergänzung nicht finden können. Dies ist vornehmlich in Betreff der Bestimmungen über die Haftpflicht des Frachtführers anzunehmen. Freilich sind — bei Ausstellung eines Ladescheins — prinzipaliter in Gemäßheit des Art. 419 die Grundsätze der Art. 395 ff. H.-G.-B. subsidiär anzuwenden. Indeß diese Grundsätze gelten im Wesentlichen (arg. Art. 607 ff.) auch bei Ausstellung eines Seekonnossements und schließen die Anwendung der detaillirteren und kasuistischen Bestimmungen der Art. 654—660 nicht aus, welche für einzelne im Konnossementsverkehre vorkommende Rechtsverhältnisse und Klauseln 2c. gegeben sind. Es steht daher mit Art. 419 bezw. Art. 395 ff. nicht im Widerspruche, jene für das Seekonnossement erlassenen Spezialbestimmungen auch für den Ladeschein zur analogen Anwendung zu bringen. Wie und inwieweit dies zulässig erscheint, ist unter Berücksichtigung des Zwecks und der Natur des Ladescheins bereits bei Art. 414 (vgl. Anm. 162 S. 34) des Näheren erörtert, so daß hier nur auf jene Ausführungen verwiesen zu werden braucht.

Vgl. C. F. Koch S. 583—587 Anm. 165—173, Makower S. 401—404 Anm. 167 bis 175, Endemann § 158 S. 742.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 420.

Wenn ein Kaufmann, dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt, in einem einzelnen Falle einen Transport von Gütern zu Land oder auf Flüssen und Binnengewässern auszuführen übernimmt, so kommen die Bestimmungen dieses Titels auch in Bezug auf ein solches Geschäft zur Anwendung.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. Art. 326 Abs. 2. Motive des Preuß. Entw. S. 178. I. Lesg. Prot. S. 855. Entw. I. Lesg. fehlt. II. Lesg. Prot. S. 1463—1465. Entw. II. Lesg. Art. 393. Monita: Nr. 482. Zusammenstellung der Erinn. S. 81. III. Lesg. Prot. S. 4775, 5105. Entw. III. Lesg. Art. 420.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des H.-R. 1. Aufl. I, 1 §§ 31, 32 f. S. 194 f., I, 2 § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 f. v. Rönne, Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literaturübersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 f. Behrend, Handb. des H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. S. 1 u. 2. Im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. §§. 11, 12 S. 463. Endemann § 159 S. 742 bis 744. Goldschmidt, Handb. I. 1 § 54 S. 461 ff. v. Hahn II. S. 50—54, S. 377, 505. Keyßner S. 476, 477. C. F. Koch S. 423 Anm. 60. Makower S. 412 Anm. 45. Puchelt II. S. 412. 413. Wengler S. 403. v. Rönne II. S. 514. v. Kräwel S. 593, 594. Wehrmann S. 26. Hillig S. 23. Gad S. 289. Gareis S. 345. Ackermann in Busch's Arch. Bd. IV. S. 425, Bd. IX. S. 241 f. Kowalzig S. 444. Scheffer und Groß S. 279, 450. Thöl I. § 34 Nr. 2, III. § 7 S. 11 u. 12. Brix S. 416. Laband in Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 9 S. 435 f.

186) Prinzip und Entstehung des Art. 420.

Artikel 420 dehnt die Bestimmungen des vorliegenden Titels V. (Vom Frachtgeschäft) auch auf den Fall aus, wenn ein Kaufmann, dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt, in einem einzelnen Falle einen Transport von Gütern zu Land oder auf Flüssen und Binnengewässern auszuführen übernimmt; d. h. auch ein Kaufmann, der nach der Begriffsbestimmung des Art. 390 H.-G.-B. nicht Frachtführer ist, soll in Bezug auf ein solches einzelnes Frachtgeschäft als Frachtführer rechtlich angesehen und beurtheilt werden.

Wie bereits oben Bd. I. Art. 390 Anm. 2. S. 10 f. des Näheren erörtert worden, werden nach dem System des D. H.-G.-B. zwei große Klassen eigentlicher Handelsgeschäfte unterschieden, nämlich:

1. absolute oder objektive, d. h. Geschäfte, denen dieser Charakter nach ihrer Natur und ihrem inneren Wesen, ohne Rücksicht auf die Person des Unternehmenden, also selbst dann beizulegen ist, wenn sie auch nur vereinzelt oder von Nichtkaufleuten eingegangen werden (Art. 271);

2. relative oder subjektive d. h. Geschäfte, denen dieser Charakter nur mit Rücksicht auf gewisse, besondere Umstände und zwar entweder auf die Gewerbemäßigkeit ihres Betriebs oder auf die kaufmännische Qualität der sie vornehmenden Personen zusteht (Art. 272, 273, 274).

Vgl. Goldschmidt (Handb. I, 1 S. 314), Puchelt II. S. 2, Makower S. 250, v. Hahn II. S. 2, Anschütz und v. Völderndorff III. S. 5, Endemann S. 16 ff.

Die Entwürfe und Protokolle ergeben, daß man anfänglich geschwankt hat, ob dem Gütertransport die Eigenschaft eines objektiven (absoluten) oder subjektiven (relativen) Handelsgeschäfts beizumessen sei. Nach dem Preuß. Entwurfe (Art. 306) charakterisiren sich die Frachtgeschäfte als subjektive Handelsgeschäfte, indem prinzipiell für sie Gewerbemäßigkeit des Betriebs gefordert wird. In I. Lesung wurde ein Antrag, dieselben für objektive Handelsgeschäfte zu erklären, zwar Anfangs abgelehnt, aber schließlich angenommen (Prot. S. 413, 516, 533—535, 551, 781) und der Entwurf I. Lesung (Art. 331) dem entsprechend unter Aenderung des Wortes: „gewerbemäßig" in „gegen Lohn" redigirt. In II. Lesung wurde jedoch der Antrag, die Frachtgeschäfte zu den subjektiven Handelsgeschäften zu zählen, angenommen (Prot. S. 1228, 1254 f., 1264, 1462—1465), demgemäß der Ausdruck „gegen Lohn" wieder in das im Preuß. Entwurfe enthaltene Wort „gewerbemäßig" verwandelt (Art. 367) und diese Fassung auch in III. Lesung unter Verwerfung der Monita Nr. 427, 429 unverändert beibehalten. (Art. 390 Prot. S. 4673, 5092.)

Von diesem prinzipiellen Erforderniß der Gewerbemäßigkeit ist nur insofern eine Ausnahme konstituirt, als auch die Uebernahme eines einzelnen Gütertransports dann als Frachtgeschäft angesehen bezw. den bezüglichen Bestimmungen des H.-G.-B. unterworfen werden soll, wenn sie sich subjektiv als ein Handelsgeschäft charakterisirt, d. h. die den einzelnen Transport übernehmende Person kaufmännische Qualifikation besitzt. Im Preuß. Entwurfe war — und zwar im Gegensatze bezw. als Ausnahme zu Art. 306 — dieses subjektive Moment noch nicht als Erforderniß aufgestellt, vielmehr derartigen Geschäfte objektiver Charakter beigelegt. (Art. 326 Alin. 2 des Entw.) lautete:

> „Wer, wenn auch nur in einem einzelnen Falle, den Transport von Kaufmannsgütern gegen Lohn ausführt, wird in Ansehung eines solchen Geschäftes nach den Bestimmungen dieses Titels (sc. Vom Frachtgeschäft) beurtheilt".

und war aus der Erwägung motivirt, daß in den Fällen, in welchen es sich um den Transport von Kaufmannsgütern gegen Lohn handelt, stets anzunehmen sei, daß die Parteien beabsichtigt haben, ein nach Handelsrecht zu beurtheilendes Geschäft einzugehen. (Mot. S. 177, 178.)

Nachdem jedoch in I. Lesung beschlossen worden war, die Frachtgeschäfte überhaupt als objektive Handelsgeschäfte zu erklären und von dem Erfordernisse der Gewerbsmäßigkeit abzusehen (Prot. S. 781 Art. 331), stellte sich die obige Bestimmung des Art. 326 Alin. 2 des Preuß. Entwurfs als überflüssig dar und wurde mit Rücksicht auf die in I. Lesung angenommene Definition des Fracht-

führers die Streichung beschlossen (Prot. S. 855. — Vgl. Art. 357 des Entw. I. Lesung).

Mit der Wiedereinreihung der Frachtgeschäfte unter die relativen oder subjektiven Handelsgeschäfte in II. Lesung bezw. mit der Wiederaufnahme des Kriteriums der Gewerbemäßigkeit für dieselben (Prot. S. 1228, 1254 f., 1264, 1462 bis 1465, vgl. Art. 367 des Entw. II. Lesung) trat jedoch die Nothwendigkeit hervor, wenn man einzelne, nicht gewerbemäßig betriebene Transportgeschäfte eines Kaufmanns den handelsgesetzlichen Bestimmungen über das Frachtgeschäft subsummiren wollte, eine bezügliche besondere Vorschrift hierüber in das Gesetzbuch aufzunehmen. Eine solche Vorschrift wurde — wie für das Kommissions- und Speditionsgeschäft — so auch für das Frachtgeschäft, nachdem die Gewerbemäßigkeit des Geschäftsbetriebs als wesentliches Erforderniß für die Begriffsbestimmung der fraglichen Geschäfte aufgenommen werden mußte, weil dieselben als relative Handelsgeschäfte bezeichnet worden, für geboten erachtet.

Für die Aufnahme wurde insbesondere geltend gemacht: Der letzte Absatz des Art. 272 H.-G.-B. sage nicht mehr, als daß die einzelnen Geschäfte eines Kaufmanns, welche nicht zu dessen gewöhnlichem Handelsbetriebe gehörten, aber bei gewerbmäßigem Betriebe als Handelsgeschäfte zu betrachten sein würden (Art. 272 Ziff. 3), doch als Handelsgeschäfte angesehen werden sollten. Dadurch werde aber nicht mehr erreicht, als daß auf solche Geschäfte die allgemeinen Bestimmungen des H.-G.-B. über Handelsgeschäfte Anwendung fänden, aber noch keineswegs, daß auch die für den gewerbmäßigen Betrieb derselben in den Titeln über das Kommissions-, Speditions- und Frachtgeschäft aufgestellten besonderen Rechtssätze auf dieselben angewendet werden müßten. Dies müsse noch ausdrücklich gesagt werden. (Prot. S. 1463.) Was speziell das Frachtgeschäft anlange, so komme es häufig vor, daß ein Kaufmann, welcher gewöhnlich keine Frachtgeschäfte mache, dies gleichwohl hin und wieder thue, daß er die Ausführung von Transporten und nicht blos deren Besorgung übernehme, zumal die Ausführung im Handelsgesetzbuche eine weitere Bedeutung habe und nicht blos die thatsächliche Vollführung desselben in dem Sinne bedeute, wie sie der neben dem Wagen hergehende Fuhrmann ꝛc. vorzunehmen habe. Nach dem Systeme des Entwurfs müsse man auch solche einzelne Geschäfte als Frachtgeschäfte im Sinne des Handelsgesetzbuchs ansehen und deshalb auch hiewegen einen Zusatzartikel aufnehmen, nachdem man einmal bei Kommissions- und Speditionsgeschäften dies für erforderlich gehalten habe. Demzufolge wurde die Aufnahme des folgenden Zusatzartikels als Art. 393 des Entw. II. Lesung beschlossen (vgl. Prot. S. 1463—1465):

> „Wenn ein Kaufmann, dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt, in einem einzelnen Falle einen Transport von Gütern zu Lande oder auf Flüssen und Binnengewässern auszuführen übernimmt, so kommen die Bestimmungen dieses Titels auch in Bezug auf ein solches Geschäft zur Anwendung.“

und ungeachtet eines auf Streichung gerichteten Antrages Bayerns und Bremens (Monit. Nr. 482) in III. Lesung unverändert beibehalten (Prot. S. 4775, 4776) und als Art. 420 in den Tenor des Gesetzes aufgenommen.

Vgl. C. F. Koch S. 381 Anm. 48, v. Kräwel S. 516, Makower Anm. 30 zum Art. 378.

Durch die Einfügung des Wortes „gewerbemäßig“ in die Definition des

Art. 390 H.-G.-B. einerseits und durch die vorstehende Bestimmung des Art. 420 l. c. andererseits ist der Gütertransport, das Frachtgeschäft, unter die relativen oder subjektiven Handelsgeschäfte gestellt, d. h. dasselbe ist nur dann ein Handelsgeschäft, wenn es gewerbemäßig (Art. 390) oder zwar einzeln, aber doch von einem Kaufmanne, d. h. im Betriebe eines anderen Handelsgewerbes unternommen wird (Art. 420). Und in dieser wichtigen Ergänzung der in Art. 390 ausgesprochenen Definition des Frachtgeschäfts liegt die Bedeutung des Art. 420 und der Ausgangspunkt für die Erläuterung desselben. Vgl. Goldschmidt, Handb. I, 1 § 54 S. 461 ff.

Durch Art. 420 ist ein Zusatz zu der Definition des Art. 390 geschaffen, dem allgemeinen Kriterium der Gewerbemäßigkeit des Betriebs eine Ausnahme beigefügt worden. Ein Kaufmann (Art. 4 H.-G.-B.), welcher auch nur gelegentlich ein einzelnes Frachtgeschäft — also nicht gewerbemäßig (Art. 390) — ausführt, soll darnach betreffs dieses einen Geschäfts als Frachtführer beurtheilt werden. Hieraus ergiebt sich folgende erweiterte Definition: Als Frachtführer im Sinne dieses Titels ist jeder anzusehen, der gewerbemäßig den Güterbinnentransport ausführt, ein Kaufmann (Art. 4, 271—273 H.-G.-B.) aber auch dann, wenn er ein solches Geschäft in einem einzelnen Falle übernimmt. (Vgl. Hillig S. 23 und oben Bd. I. S. 2.)

187) **„Wenn ein Kaufmann, dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt . . ."**

Die Eingangsworte des Art. 420 enthalten die erste Voraussetzung, unter welcher — als Ausnahme von der Regel des Art. 390 — auch eine einzelne, nicht gewerbemäßige Uebernahme eines Gütertransports den Bestimmungen des H.-G.-B. über das Frachtgeschäft unterworfen sein soll: die den Transport übernehmende Person muß sein: „ein Kaufmann, dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt."

„Ein Kaufmann." Prinzipiell und nach der Definition des Art. 390 finden die Bestimmungen des H.-G.-B. über das Frachtgeschäft nur auf solche Personen Anwendung, welche gewerbemäßig den Güterbinnentransport ausführen, auf Frachtführer. Soll aber ein ungewerbemäßiges vereinzeltes Transportgeschäft den gleichen Bestimmungen des H.-G.-B. unterworfen sein, so muß für dasselbe der besondere Umstand hinzukommen, daß die das Transportgeschäft ausführende Person die Qualität eines Kaufmanns besitzt, mithin „gewerbemäßig Handelsgeschäfte betreibt" (Art. 4 H.-G.-B.) d. h. solche Geschäfte, welche nach dem H.-G.-B. (Art. 271—273) Handelsgeschäfte sind. Es kann hier auf den Begriff des Kaufmanns im Sinne des H.-G.-B. als zu weit führend nicht näher eingegangen werden. Derselbe ist als bekannt vorauszusetzen.

Vgl. Goldschmidt, Handb. I., 1 §§ 43, 44, Puchelt I. S. 12 ff., v. Hahn I. S. 17 ff., Anschütz und v. Völderndorff I. S. 32 ff., Keyßner S. 12, v. Krämel S. 23, C. F. Koch S. 128, Brix S. 15, Thöl S. 95.

Festzuhalten ist aber hiernach, daß nur ein Kaufmann im Sinne des H.-G.-B., wenn er gelegentlich einen einzelnen Gütertransport — also nicht gewerbemäßig — ausführt, betreffs dieses einen Geschäfts wie ein Frachtführer bezw. nach den handelsgesetzlichen Bestimmungen über das Frachtgeschäft beurtheilt wird.

Und es folgt daraus e contrario: Ein Nichtkaufmann wird bei der Ausführung eines einzelnen Gütertransports nicht wie ein Frachtführer beurtheilt und mithin auch nicht den Vorschriften dieses Titels unterstellt. Und aus diesem Satze ergiebt sich folgende den Art. 390 erweiternde Definition: „Als Frachtführer im Sinne dieses Titels ist jeder anzusehen, der gewerbemäßig den Güterbinnentransport ausführt (Art. 390), ein Kaufmann (Art. 4, 10, 271—273 H.-G.-B) aber auch dann, wenn er ein solches nicht zu seinem gewöhnlichen Handelsbetriebe gehörige Geschäft in einem einzelnen Falle übernimmt — und zwar für diesen einzelnen Fall. (Vgl. oben Bd. I. S. 2, Hillig S. 23.)

Uebereinstimmend bemerkt Endemann § 159 S. 742 f.: „Transportgeschäfte können von Personen unternommen werden, die zwar nicht Frachtführer, aber Kaufleute sind. Obwohl von solchen nicht gewerbsmäßig geübt und nicht zu dem gewöhnlicheren Handelsbetrieb gehörig, fallen doch Transporte von Gütern zu Land, auf Flüssen und Binnenseeen, welche ein Kaufmann unternimmt, unter die Bestimmungen des H.-G.-B.'s über das Frachtgeschäft (Art. 420). Die Kaufmannsqualität ruft für das vereinzelte, ungewerbemäßige Transportgeschäft, diese Wirkung hervor. (Vgl. Art. 378, 388.) Dagegen haben die Güterfrachtgeschäfte von Personen, die weder Kaufleute, noch Frachtführer sind, an den Bestimmungen des H.-G.-B.'s keinen Theil. Sie sind vielmehr, wie der gesammte Personentransport, nach dem sonstigen Recht zu beurtheilen." Desgleichen Anschütz und v. Völdernbdorff (III. S. 463): „Auch die nur vereinzelt von einem Kaufmanne (die Eigenschaft als solcher muß aber bereits anderweitig feststehen) erfolgte Uebernahme der Ausführung eines Gütertransports zu Land oder auf Flüssen und Binnengewässern ist ein Frachtgeschäft und unterliegt den Bestimmungen dieses Titels. Der Kaufmann kann in diesem Falle insbesondere auch das gesetzliche Pfandrecht aus Art. 409 geltend machen. (Vgl. jedoch Laband in Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 9 S. 435 f.) Dabei ist es nicht erforderlich, daß auch der andere Kontrahent, also der Absender, Kaufmann, oder daß der Abschluß des Transportvertrages für ihn ein Handelsgeschäft sei, dieser Umstand kommt hier so wenig in Betracht, wie die Eigenschaft des Versenders (Auftraggebers) bei Ertheilung des Speditionsauftrages (vgl. S. 391 zu Art. 379 (388). Dagegen findet der Art. 420 keine Anwendung auf solche Gütertransporte zu Land oder auf Flüssen und Binnengewässern, deren Ausführung ein Nichtkaufmann vereinzelt übernimmt, eine solche Transportübernahme ist kein Frachtgeschäft im Sinne des H.-G.-B."

Ferner bemerkt C. F. Koch S. 423 Anm. 60: „Das A. L.-R. bestimmte in den §§ 2458 und 2459, daß das Verhältniß zwischen Privatfuhrleuten, ingleichen Fußboten und denjenigen, welche sie gedungen haben, nach den Vorschriften der §§ 869—920 I. 11 zu beurtheilen sei, daß dergleichen Leute jedoch für allen Schaden oder Verlust zu haften hätten, welcher durch ihr oder ihrer Leute wenn auch nur geringes Versehen verursacht worden. Hierzu hat das Obertribunal folgenden Satz festgestellt: „Wer den Transport von Sachen gegen Lohn übernimmt, ist im Sinne der §§ 2458 und 2459 als Privatfuhrmann zu betrachten, wenn er auch nicht das Gewerbe eines Fuhrmanns treibt." Pr. 1648 vom 14./11. 1845, Jur. Wochenschr. 1846 S. 277. Der Satz hat nach Art. 420 keine Geltung mehr, wenn der betreffende Fuhrmann nicht Kaufmann ist."

Art. 420 spricht nur von einem solchen Kaufmanne, „dessen gewöhnlicher

Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt." Denn Kaufleute, deren gewöhnlicher Handelsbetrieb sich auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt, führen eben gewerbemäßig den Gütertransport aus, und sind daher Frachtführer im Sinne des Art. 390 H.-G.-B. und als solche eo ipso den Bestimmungen des vorliegenden V. Titels unterworfen.

Es entsteht nun aber hierbei die Frage, ob ein Kaufmann, dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt, ein solches vereinzeltes Frachtgeschäft im Betriebe seines anderweiten Handelsgewerbes vorgenommen haben muß, um unter Titel V. zu fallen, oder ob jedes von einem Kaufmanne vorgenommene Frachtgeschäft ausnahmslos und gleichviel, ob es in seinem Handelsbetriebe vorgenommen ist oder damit gar nicht im Zusammenhange steht, den Bestimmungen des Titels V. unterliegt? Puchelt (II. S. 324) entscheidet sich für die letztere Alternative. Er weist darauf hin, daß Art. 420 ebenso wie die Art. 378 und 388 über 272 Alin. 2 hinausgehen. Die Abweichung in der Fassung der Art. 378, 388 und 420 von Abs. 2 Art. 272 sei eine so prägnante, daß sie als absichtlich angesehen werden müsse; dort sei der Abschluß im Betriebe seines Handelsgeschäfts, hier sei nur die Kaufmannsqualität gefordert. Der innere Grund möge darin liegen, daß Kommission, Spedition und Frachtgeschäft sich schon äußerlich als spezifisches Handelsgeschäft darstellen und es daher, wenn sie von einem Kaufmann auch nur gelegentlich einmal abgeschlossen werden, schon darum nach den besonderen Normen des H.-G.-B.'s beurtheilt werden müssen, ohne daß es noch eines weiteren Requisites bedarf. (Vgl. Laband in Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 9 S. 460.) Anderer Meinung ist v. Hahn II. S. 50—54, 377 § 2, Scheffer und Groß S. 450.

Man wird jedoch der Annahme Puchelt's beitreten müssen. Dafür spricht vornehmlich der Wortlaut des Art. 420. Es heißt nicht — wie in Art. 272 Abs. 2 —

> „von einem Kaufmanne im Betriebe seines gewöhnlich auf andere Geschäfte gerichteten Handelsgewerbes"

sondern schlechthin:

> „wenn ein Kaufmann .... in einem einzelnen Falle einen Transport 2c. auszuführen übernimmt,

es ist also hier nicht gesagt, daß diese Transportausführung im Betriebe seines gewöhnlich auf andere Geschäfte gerichteten Handelsgewerbes oder überhaupt im Handelsbetriebe übernommen sein müsse. Auch aus dem Satze: „dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt" ist dies nicht zu folgern, denn dieser Satz hat ersichtlich nur den Zweck, diejenigen Kaufleute näher zu bezeichnen, die eben nicht schon durch den gewerbsmäßigen Betrieb von Frachtgeschäften sich als Frachtführer charakterisiren. Ebensowenig ergeben die Protokolle etwas für die gegentheilige Auffassung. Vielmehr deuten Stellen wie:

> „es komme häufig vor, daß ein Kaufmann, welcher gewöhnlich keine Frachtgeschäfte mache, dies gleichwohl hin und wieder thue — nach dem Systeme des Entwurfs müsse man auch solche einzelne Geschäfte als Frachtgeschäfte im Sinne des H.-G.-B. ansehen — es komme auch vor, daß Mancher, der im Sinne des H.-G.-B.'s als Kaufmann gelte,

ohne Frachtführer zu sein, einzelne reine Frachtgeschäfte mache...
(Prot. S. 1464, 1465)

klar darauf hin, daß hierunter nicht ausschließlich solche Frachtgeschäfte, die im Betriebe eines anderen Handelsgewerbes übernommen werden, gemeint sind, vielmehr auch solche, die mit dem eigentlichen Handelsgewerbe des betreffenden Kaufmanns nicht im Zusammenhange stehen.

188) „in einem einzelnen Falle einen Transport von Gütern zu Land oder auf Flüssen und Binnengewässern auszuführen übernimmt."

Die zweite Voraussetzung ist die Uebernahme der Ausführung eines Güter-Binnentransports „in einem einzelnen Falle". Es ist dies nicht im strengen Wortsinne zu nehmen. Auch wenn ein Kaufmann mehrere derartige Geschäfte macht, findet Art. 420 Anwendung. Nur müssen sie an sich vereinzelt sein, nicht den Charakter des Gewerbmäßigen an sich tragen und nicht seinen „gewöhnlichen Handelsbetrieb" bilden, d. h. eine Reihe zusammengehöriger, gleichartiger, regelmäßiger Geschäfte mit der Absicht, eine dauernde Einnahmequelle daraus zu machen, darstellen. (Vgl. über den Begriff „gewerbemäßig" Bd. I. Anm. 2 S. 10 bis 15.) Ist letzteres der Fall, so ist der solche Transporte Ausführende — gleichviel ob an sich schon Kaufmann oder nicht — Frachtführer im Sinne des Art. 390 H.-G.-B. und als solcher den Bestimmungen dieses Titels unterworfen. Das bezügliche Geschäft muß die Natur des Sporadischen, Gelegentlichen, Vereinzelten haben, nicht in die Kette der gewöhnlichen Handelsgeschäfte des betreffenden Kaufmanns gehören.

Wenngleich aber in Betreff des einzelnen Falles eine dauernde Erwerbsabsicht ausgeschlossen ist, so darf doch andererseits das Geschäft nicht lediglich auf liberaler Absicht beruhen, nicht aus Gefälligkeit und unentgeltlich zur Ausführung gebracht werden. Ein derartiges Geschäft würde nicht nach den Bestimmungen dieses Titels zu beurtheilen sein. Denn die Entgeltlichkeit liegt im Begriffe des Frachtgeschäfts gemäß Art. 390 H.-G.-B. (arg. Art. 392 Nr. 6, Art. 406, 408).

Vgl. oben Bd. I. S. 12 und 14, Erk. des R.-O.-H.-G. vom 24. März 1874, Entsch. Bd. 13 S. 133 (135).

Die Kriterien eines Frachtgeschäfts muß aber die vereinzelte Transportausführung eines Kaufmanns im Uebrigen — und abgesehen von der Gewerbemäßigkeit — an sich tragen, um unter Art. 420 zu fallen. Darauf weisen zunächst die Worte hin: „dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt". Ferner die wörtliche Wiederholung der Definition des Art. 390:

„einen Transport von Gütern zu Land oder auf Flüssen und Binnengewässern auszuführen übernimmt".

Für das einzelne Frachtgeschäft eines Kaufmanns im Sinne des Art. 420 gelten daher auch alle diejenigen Ausführungen, welche in Betreff der Kriterien des Frachtführerbegriffes (das Gewerbemäßige ausgenommen) zum Art. 390 oben Bd. I. Anm. 1—5 (S. 2—38) gemacht sind, so daß darauf lediglich verwiesen werden kann. Insbesondere gilt dies für die Worte: „Transport von Gütern" (vgl. Bd. I. Anm. 3 S. 15—26), ferner für die Worte: „zu Lande oder auf

Flüssen und Binnengewässern (vgl. Bd. I. Anm. 4 S. 26—32), endlich für die Worte: „auszuführen übernimmt" (vgl. Bd. I. Anm. 5 S. 32—38).

Allerdings ist hinsichtlich der letzteren eine Abweichung von der Fassung des Art. 390, indem dort lediglich gesagt ist: „ausführt", während hier der erweiterte Ausdruck „auszuführen übernimmt" gewählt ist. Indeß ist damit ein Unterschied im Sinne nicht beabsichtigt, wie dies schon aus der ganzen Tendenz des Art. 420, ein einzelnes Frachtgeschäft eines Kaufmanns den gewerbsmäßigen Frachtgeschäften des Art. 390 gleichzustellen, sich evident ergiebt. Insbesondere ist damit nicht etwa die Uebernahme der Besorgung des Transports nach Art eines Spediteurs (Art. 383, vgl. oben Bd. I. S. 37) gemeint, sondern die Selbstübernahme und Selbstausführung des Transports, die eigene, selbstständige Abschließung und Ausführung des Frachtvertrages im Sinne des Art. 390 (s. oben Bd. I. S. 32 ff.). Dies wurde auch in den Berathungen des Artikels ausdrücklich betont, indem für die beantragte Zufügung des Art. 420 hervorgehoben wurde: „es komme häufig vor, daß ein Kaufmann, welcher gewöhnlich keine Frachtgeschäfte mache, dies gleichwohl hin und wieder thue, daß er die Ausführung von Transporten und nicht blos deren Besorgung übernehme, zumal die Ausführung im H.-G.-B. eine weitere Bedeutung habe 2c. . . ." Die beregte Abweichung des Art. 420 in der Wortfassung von Art. 390 hätte jedoch zur Vermeidung aller Zweifel besser unterbleiben sollen und stellt sich als ein redaktioneller Fehler dar.

189) **„so kommen die Bestimmungen dieses Titels auch in Bezug auf ein solches Geschäft zur Anwendung."**

Sind die im Eingangssatze des Art. 420 bezeichneten Voraussetzungen erfüllt, d. h. hat eine mit Kaufmannsqualität versehene Person (Anm. 187: Art. 4, 271 bis 273 H.-G.-B.) ein einzelnes Binnenfrachtgeschäft zur Ausführung übernommen (Anm. 188), so kommen in Gemäßheit des Art. 420 die Bestimmungen dieses Titels auch in Bezug auf ein solches Geschäft zu Anwendung. Es ist ganz allgemein gesagt: die Bestimmungen dieses Titels, sc. des Titels V. Buch IV. H.-G.-B. „Vom Frachtgeschäft", also ohne Einschränkung alle Bestimmungen, mögen sie sich auf den Abschluß des Frachtvertrages (Art. 391—393), die Ausführung (Art. 394 ff.), insbesondere die Haftpflicht und Schadensbemessung (Art. 395 bis 401), das Verhältniß der Kontrahenten zu einander und zum Empfänger (Art. 402—405), die Zahlungspflicht (Art. 406), das Verfahren bei Ablieferungshindernissen (Art. 407), das Erlöschen bezw. die Verjährung von Schadensersatzansprüchen (Art. 408) oder auf das Pfandrecht (Art. 409—412) beziehen. Nach der uneingeschränkten Fassung würde es nicht gerechtfertigt scheinen, irgend eine der Bestimmungen des V. Titels von der Anwendung auf die im Art. 420 bezeichneten Geschäfte auszunehmen. Dies gilt also auch in Betreff der Bestimmungen über das Pfandrecht (vgl. jedoch Laband in Goldschmidt's Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 9 S. 435 f. und dagegen Anschütz und v. Völderndorff III. S. 371 Anm. 18), sowie der Vorschriften des Art. 401 über den Eintritt in die Haftpflicht der nachfolgenden und vorangehenden Frachtführer. In letzterem Falle ist es also gleichgültig, ob für den ersten oder einen der nachfolgenden Frachtführer ein vereinzeltes Frachtgeschäft als Kaufmann im Sinne des Art. 420 oder ein gewerbsmäßiges Frachtgeschäft als wirklicher Frachtführer im Sinne des Art. 390

vorliegt. Auch wenn beide Kategorien in der Ausführung eines solchen Transports auf einander folgen, finden die Bestimmungen des Art. 401 uneingeschränkt Anwendung.

Darauf deutet auch ferner die allgemeine Fassung „in Bezug auf ein solches Geschäft." Es ist damit klar und bestimmt ausgedrückt, daß nicht etwa blos der betreffende Kaufmann als Frachtführer in dem Einzelfalle beurtheilt werden soll, sondern, wie dies auch wohl füglich nicht anders möglich ist, das ganze Geschäft in allen seinen Beziehungen rechtlich als Frachtgeschäft anzusehen ist, derartig, daß die den Kaufmann mit der Ausführung des Transports betrauende Person als Absender, diejenige Person, an deren Adresse der Transport gerichtet ist, als Empfänger im Sinne der Art. 390 ff. des H.-G.-B. zu gelten und alle nach diesen Bestimmungen ihnen zustehenden Rechte auszuüben und Pflichten zu erfüllen haben.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 421.

Die Bestimmungen dieses Abschnittes finden auch Anwendung auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten.

Sie gelten jedoch für die Postanstalten nur insoweit, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen für dieselben ein Anderes bestimmt ist.

Für die Eisenbahnen kommen ferner die Bestimmungen des folgenden Abschnitts zur Anwendung.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. Art. 326 Abs. 1. Motive des Preuß. Entw. S. 177, 178. I. Lesg. Prot. S. 533, 534, 855. Entw. I. Lesg. Art. 357. II. Lesg. Prot. S. 1230–1232, 1250. Entw. II. Lesg. Art. 394. Monita Nr. 483–486. Zusammenstellung der Erinner. S. 81, 82. III. Lesg. Prot. S. 5048–5053, 5105. Entw. III. Lesg. Art. 421. Vgl. die Materialien zum Art. 422 Anm. 194.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des Handelsr. 1. Aufl. I, 1 §§ 31, 32 ff., S. 194 f., I, 2 § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 ff. v. Rönne, Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Uebersicht (Berlin 1876) Nr. 1–5 S. 102–109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 f. Behrend, Handb. des H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. 1880 S. 1 u. 2. Vgl. ferner die Literatur über Eisenbahntransportrecht bei Art. 422 Anm. 194. Im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 464. Endemann, H.-R. S. 742 f. Goldschmidt, Handb. I, 1 § 44 S. 353 f. v. Hahn II. S. 503–508. Keyßner S. 477. C. F. Koch S. 424. Kowalzig S. 444. Makower S. 412, 413. Puchelt II. S. 413, 414. Wengler S. 403. v. Rönne II. S. 514. v. Kräwell S. 594–596. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 13 S. 455. Gad S. 303 f. Gareis § 65 S. 345. Thöl, H.-R. III. § 6 S. 8–11. Scheffer u. Groß S. 450, 451, Brix S. 416. Stubenrauch S. 541. Wächter I. S. 265. Kuhn in Busch's Arch. Bd. 6 S. 379. Fischer, H.-R. § 217 f. Fischer, Die Deutsche Post- und Telegraphengesetzgebung, Berlin 1876. Dambach, Gesetz über das Postwesen, 4. Aufl. Berlin 1881. Obst, Reglement und Verordnung, betreffend die Post- und Telegraphenverwaltung, Berlin 1871, 1872. Gad, Haftpflicht der Postanstalten, Berlin 1863. Busch, Deutsche Postgesetze, Leipzig 1870 und in Busch's Arch. Bd. 20 S. 364–392. Wolff, Die Haftpflicht der Deutschen Postanstalten in Behrend's Zeitschrift Bd. 4 S. 130 f. Müller über das do recepto actio und deren analoge Ausdehnung auf die Postanstalten, Leipzig 1857 S. 110 f. Kampe, Zeitschr. für Deutsches Recht Bd. 18 S. 301–388. v. Linde, Deutsches Postrecht, Zeitschr. für Civilrecht und Prozeß, N. F. Bd. 16 S. 150–198, 295 bis 381. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 426–428. Klüber, Oeffentl. Recht des Deutschen Bundes §§ 433 f. Stephan, Geschichte der Preuß. Post, Berlin 1859 (woselbst S. 199 f. die frühere Literatur). Knies, Der Telegraph als Verkehrsmittel S. 75–111.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts: 14. Dezember 1871 Bd. 3 S. 405. 2. Januar/30. Januar 1874 Bd. 12 S. 311. 15. September 1874 Bd. 15 S. 28. 2. Dezember 1874 Bd. 17 S. 126. 17. März 1875 Bd. 18 S. 88. 15. Juni 1877 Bd. 23 S. 9. Entscheidungen des Reichsgerichts: 27. Juni 1881, Deutsche Juristenzeitung Bd. 6 S. 25.

190) **Prinzip und Entstehung des Art. 421.**

Die in der Rechtswissenschaft kontroverse Frage, ob und inwieweit Gewerbe, deren Betrieb öffentlichen Charakter hat — weil sie entweder staatlicher oder kommunaler Konzession bedürfen oder ihr Betriebszweck ganz oder doch zum Theil der Erfüllung öffentlicher Funktionen, der Förderung des Allgemeinwohls, des öffentlichen Verkehrs u. s. w. dient —, als Handelsgewerbe anzusehen und den privatrechtlichen Normen des Handelsrechts unterworfen sind (vgl. Goldschmidt, Handb. I., 1 § 44 S. 348 ff.) ist im D. H.-G.-B. zwar nicht in ihrem ganzen Umfange und prinzipiell entschieden, hat aber speziell in Betreff der öffentlichen Transportgewerbe durch Art. 421 H.-G.-B. eine positive Regelung in dem Sinne erfahren, daß

1. die Bestimmungen dieses Abschnittes (d. h. des Abschnittes 1 „Vom Frachtgeschäft überhaupt" Buch IV. Tit. V. H.-G.-B.) auch Anwendung finden auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten,
2. daß sie jedoch für Postanstalten nur insoweit gelten, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen für dieselben ein Anderes bestimmt ist, und
3. daß für die Eisenbahnen noch außerdem eine Anzahl in einem besonderen Abschnitt (d. i. dem Abschnitte 2 „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere") zusammengefaßte Spezialbestimmungen zur Anwendung kommen.

Für die Tragweite dieser Bestimmungen des Art. 421 H.-G.-B. ist aus der Entstehungsgeschichte desselben Folgendes zu entnehmen. Der Preuß. Entwurf enthielt am Schlusse des Titels vom Frachtgeschäft nachstehende Bestimmung:

Art. 326 Abs. 1.

„Die Bestimmungen dieses Titels finden auch Anwendung auf Eisenbahnanstalten und andere öffentliche Transportunternehmungen, ingleichen auf Leichterfahrzeuge und Küstenschiffe."

und bezieht sich in den Motiven (S. 177) auf die analogen Vorschriften des französischen und holländischen 2c. H.-G.-B.'s. Außerdem bezeichnete der Entwurf Art. 2 Ziff. 5 als Kaufmann:

„wer gewerbemäßig . . . . . Frachtgeschäfte oder den Transport von Personen betreibt"

später ganz allgemein: „Frachtgeschäfte" (Prot. S. 531).

In I. Lesung wurde zunächst bei Art. 2 bemerkt, daß man zu den Frachtgeschäften, welche den Charakter als Kaufmann verleihen, nicht die vom Staate betriebenen Eisenbahnen rechnen könne und die übrigen Eisenbahnen schon von den gesetzlichen Bestimmungen über die Gesellschaften getroffen seien. Von anderen Seiten wurde jedoch eingewendet, daß die Eisenbahnen und Posten nicht ausgeschlossen seien. Ob und inwieweit übrigens die letzteren wirklich nach Handelsrecht zu beurtheilen, werde seiner Zeit bei Besprechung der einzelnen Bestimmungen über das Frachtgeschäft zu erörtern sein. (Prot. S. 534.)

Ferner wurde bei Art. 326 die Fassung des 1. Alinea beanstandet und hervorgehoben, aus den Worten: „anderen öffentlichen Transportanstalten" werde man

schließen, daß die Eisenbahnen immer als öffentliche Transportanstalten anzusehen seien, was gleichwohl nicht unbedenklich sei, sofern man dem Ausdrucke „öffentlich“ die Bedeutung beilege, daß die betreffende Anstalt vom Staate betrieben sein müsse; deshalb wurden verschiedene Aenderungsvorschläge gemacht und dabei wurde von Seiten des Referenten bemerkt, hier sei von „öffentlichen“ Transportunternehmungen nicht in dem Sinne die Rede, daß sie vom Staate betrieben sein müßten, sondern nur von den durch umfassende Gesellschaften betriebenen Unternehmungen, z. B. Dampfschifffahrten ꝛc. im Gegensatze zu den Unternehmungen einzelner Privaten. Die schließliche Fassung des ersten Absatzes wurde hiernach der Redaktionskommission mit der Maßgabe anheimgegeben, daß das Wort „öffentliche“ zu vermeiden sei. (Prot. S. 855.) Demgemäß wurde ohne besondere Rücksicht auch die öffentliche bezw. staatliche Natur des Betriebs der bezügliche Art. 357 des Entw. I. Lesung dahin gefaßt:

„Die Bestimmungen dieses Titels finden auch Anwendung auf Eisenbahnanstalten und ähnliche Transportunternehmungen.“

In II. Lesung wurde zunächst ein in I. Lesung beschlossener Zusatzartikel (Art. 339), betreffend die Beschränkung der Vertragsfreiheit der Frachtführer, einer Aenderung unterworfen. Dieser Artikel bestimmte, daß Verträge, durch welche die im H.-G.-B. festgesetzten Verpflichtungen des Frachtführers zum Schadensersatz beschränkt oder aufgehoben werden sollen, keine rechtliche Wirkung haben, und war, wie die Motive (Prot. S. 827—830) ergeben, hauptsächlich dazu bestimmt, zu verhüten, daß sich die Eisenbahnen, gestützt auf ihr faktisches Transportmonopol, von der gesetzlichen Schadensersatzpflicht durch unbillige Vertrags- bezw. Reglementsbedingungen befreien möchten. Dem Einwande, daß durch jene generelle Beschränkung der Vertragsfreiheit auch andere Frachtführer als die Eisenbahnen getroffen würden, glaubte man keinen großen Einfluß zugestehen zu können, da wohl kaum bei anderen Frachtverträgen ähnliche Beschränkungen der Haftbarkeit vorkommen würden. In II. Lesung wurde jedoch dieser Einwand als berechtigt anerkannt und beschlossen, den Postanstalten, gewöhnlichen Fuhrleuten und Schiffern eine Modifikation ihrer gesetzlichen Haftbarkeit zu gestatten, so daß also vornehmlich die Eisenbahnen hiervon ausgenommen waren. (Prot. S. 1230—1232. — Art. 376 des Entw. II. Lesung.)

Im Uebrigen wurde zu Art. 357 beschlossen, die Fassung des Preuß. Entw. (Art. 326 Alin. 1) — also unter Wiederbeifügung des Wortes „öffentliche“ zu Transportunternehmungen — wiederherzustellen, die Postanstalten jedoch nur vorbehaltlich der für diese bestehenden besonderen Gesetze und Verordnungen den Vorschriften des Titels vom Frachtgeschäfte zu unterwerfen (Prot. S. 1250), so daß der entsprechende Schlußartikel des Entw. II. Lesung lautete:

Art. 394.

„Die Bestimmungen dieses Titels finden auch Anwendung auf Eisenbahnen und andere öffentliche Postanstalten.

Sie gelten jedoch für die Postanstalten nur insoweit, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen für dieselben ein Anderes bestimmt ist.“

Zugleich führt der Entw. II. Lesung unter Ziff. 3 des Art. 255 als Handelsgeschäfte, wenn sie gewerbsmäßig betrieben werden, an:

„die Geschäfte des Frachtführers sowie die Geschäfte der für den Transport von Personen bestimmten Anstalten",

ohne daß bei der Berathung dieses Artikels eine besondere Hinweisung auf Staatsanstalten — Post und Eisenbahn — erfolgt wäre. (Prot. S. 1293, 1294, 1305, 1306.)

Zur III. Lesung wurden zahlreiche Anträge auf Abänderung der Art. 394 und 376 des Entw. II. Lesung gestellt, welche theils das Verhältniß der Postanstalten, theils das der Eisenbahnen zu den Bestimmungen des H.-G.-B. bezw. zu dem Titel „Vom Frachtgeschäft" betrafen.

I.

Was zunächst die Postanstalten anlangt, so war zum Art. 394 sowohl von Kurhessen und Hannover wie von Mecklenburg und Baden (Monit. Nr. 483 bis 485) beantragt worden, die Anwendbarkeit des H.-G.-B.'s überhaupt bezw. des vorliegenden Titels auf die Postanstalten und den Postverkehr gänzlich auszuschließen. Es wurde zur Motivirung (cfr. Monit. 485) angeführt, daß für die Transportthätigkeit, welche der Staat durch die Verwaltung der Post übt, nur die Postgesetzgebung Normen geben könne; das Postinstitut sei kein Gewerbe, sondern ein Regal. Ferner: „Die Post erscheine als eine Staatsanstalt und nicht als ein Institut für Erzielung von Gewinn durch Betrieb eines Handelsgewerbes. Daß diese Auffassung richtig sei, habe die Versammlung dadurch selbst anerkannt, daß sie in Art. 394 allen für die Post besonders erlassenen oder noch zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen den Vorrang vor den Bestimmungen des H.-G.-B.'s eingeräumt habe. Diese Vorschrift sei nur dann denkbar und gerechtfertigt, wenn man davon ausgehe, daß der Post der Charakter einer Staatsanstalt zukomme, deren Zweck nicht in der Ausbeutung eines Geschäftszweiges zu gewinnbringendem Erwerbe, sondern in der Forderung des gemeinen Wohles bestehe. Eine solche Anstalt aber den für den gewöhnlichen Handelsbetrieb erlassenen gesetzlichen Vorschriften zu unterwerfen, erscheine, wenn auch der Vorbehalt der besonderen Legislation noch so umfassend sei, doch unstatthaft, und führe zu ungeeigneten Resultaten, indem z. B. auch die Bestimmungen über die Kaufleute und deren Buchführung auf dieselbe angewendet und alle postalischen Streitigkeiten vor die Handelsgerichte gebracht werden könnten u. dgl." — Ein Mitglied bemerkte hierauf: „Die Postanstalten hätten namentlich aus dem Grunde große Bedenken gegen die in Art. 394 enthaltene Bestimmung, weil sie die Besorgniß hegten, es möchte dadurch dem eigenthümlichen postalischen Gewohnheitsrechte seine Geltung genommen und nicht blos der Titel vom Frachtgeschäfte, sondern auch der übrige Inhalt des H.-G.-B.'s, namentlich soweit er sich über die Rechte und Pflichten der Kaufleute verbreite, auf die Post angewendet und das Handelsgericht als das zuständige Gericht für Postsachen erklärt werden. Da es aber nur darauf ankommen könne, daß der Titel vom Frachtgeschäfte auf die Posten in dem Maaße anwendbar sei, wie es bisher das gewöhnliche bürgerliche Recht gewesen, werde event. folgende Fassung für Abs. 2 beantragt:

„Von dem Handelsgesetzbuche treten für die Postanstalten die Bestimmungen dieses Titels an die Stelle des Civilrechts, jedoch nur insoweit, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen ein Anderes bestimmt ist."

Dagegen wurde von anderer Seite eingewendet: „. . . . . Eine Verkennung

des Posthoheitsrechts liege keineswegs darin, wenn die privatrechtliche Seite des Postwesens privatrechtlich behandelt werde. Daß die Verwaltung der Staatsposten die Ausübung eines Staatshoheitsrechts in sich begreife und kein Gewerbe im engeren Sinne des Wortes sei ꝛc. . . — dies alles werde nicht angetastet, wenn eine Art von Rechtsgeschäften, welche die Postverwaltung bei Verfolgung ihrer Zwecke eingehe, nämlich die Uebernahme des Transports von Gütern, in privatrechtlicher Beziehung gewissen, dem Charakter, welcher diesen Rechtsgeschäften privatrechtlich zukomme, entsprechenden Normen untergeordnet werde. Den Begriff von Gewerbe in dem engen Sinne, welcher bei dem aufgestellten Gegensatze zum Grunde gelegt werde, habe der Entwurf nicht als Kriterium der Handelsgeschäfte adoptirt; er würde dafür bei weitem zu enge sein; unter gewerbsmäßigem Betrieb werde derjenige Betrieb verstanden, bei welchem gewisse Geschäfte in der Weise wiederholt und gegen Entgelt ausgeführt würden, wie es bei dem Betriebe eines Gewerbes der Fall sei. Das Frachtgeschäft, wenn es in dieser Weise gleichviel von wem betrieben werde, biete durchgreifende Veranlassung, in privatrechtlicher Beziehung zu den Handelsgeschäften gezählt zu werden. Daß die Geschäfte, welche die Posten . . . vornehmen, den Charakter von Frachtverträgen an sich trügen und an dieser Eigenschaft dadurch nichts verlören, daß der eine der Kontrahenten der Staat sei und dabei keine Konkurrenz zu besorgen habe, stehe längst ebenso fest, wie der Grundsatz, daß der Staat in Betreff seiner unter das Civilgesetz fallenden, gleichviel ob auf Ausübung von Regalien gerichteten oder sonstigen Geschäfte dem Civilrecht unterworfen bleibe . . . . Es müsse ferner bestritten werden, daß die Anwendung des Titels über das Frachtgeschäft auf die Post zu ungerechtfertigten Resultaten führe. Es würde sogar angehen, auch den Vorbehalt des Art. 394 fallen zu lassen und die Posten den Eisenbahnen gleichzustellen; von einem desfallsigen Versuche sei nur im Interesse der Gemeinsamkeit des Rechts und aus dem Grunde abgesehen, weil noch nicht überall dieselbe Ueberzeugung gewonnen sei. Der Art. 394 sei aber ungeachtet des darin enthaltenen weitgehenden Vorbehalts nicht bedeutungslos, denn es werde doch wenigstens — gegenüber der bestehenden Zersplitterung und Unsicherheit — die Gemeinsamkeit der allgemeinen Grundsätze erreicht und hierdurch der Grund zu einem einheitlichen postalischen Rechte gelegt. Die Erhebung der Bestimmungen des Entwurfs über das Frachtgeschäft — insbesondere die über Verjährung, Pfandrecht, Haftbarkeit ꝛc. — zur subsidiären Geltung für den Gütertransport der Post müsse als Fortschritt im gemeinsamen Interesse von Deutschland anerkannt werden.

Hierauf wurde sowohl der prinzipale Antrag, auszusprechen, daß das H.-G.-B. auf die Post keine Anwendung leide, wie auch der eventuelle, die Anwendbarkeit lediglich auf den Titel vom Frachtgeschäft zu beschränken, abgelehnt (Prot. S. 5048 bis 5053) und der Abs. 2 des Art. 394 II. Lesung, auch in III. Lesung unverändert beibehalten (Prot. 5105).

II.

Was sodann die Eisenbahnen betrifft, so ist auch in III. Lesung nicht streitig geworden, daß ihre Frachtgeschäfte — und zwar gleichviel ob die der Privat- oder Staatsbahnen — den Bestimmungen des Titels vom Frachtgeschäfte zu unterwerfen seien, vielmehr ist dieser bereits im Preuß. Entw. (Art. 326 Alin. 1) enthaltene Grundsatz unverändert und ohne Diskussion in allen 3 Lesungen (Art. 357 — Art. 394 — Art. 421) beibehalten worden. Ebensowenig sind die

weiteren Fragen, ob und inwieweit für die Geschäfte der Eisenbahnen auch alle anderen Bestimmungen des H.-G.-B.'s gelten und ob sie — Staats- und Privatbahnen — in Betreff ihrer Geschäfte als Kaufleute im Sinne des Art. 4 H.-G.-B. zu behandeln seien, berührt worden und es ist daher anzunehmen, daß — bei der Aehnlichkeit beider Transportanstalten — das hierüber in Betreff der Postanstalten Erörterte (Prot. 5048—5053) sinngemäße Anwendung finden soll. Wohl aber haben über die Frage, ob und inwieweit die Vertragsfreiheit der Eisenbahnen, die Anwendbarkeit der gesetzlichen Bestimmungen vom Frachtgeschäft auf Eisenbahntransportverträge auszuschließen oder zu begrenzen, zu beschränken sei, im Anschlusse an die in II. Lesung beschlossene Aufnahme des Art. 376 und die dazu gestellten Abänderungsanträge (Monit. Nr. 425, 426, 449—456, Prot. S. 4700—4702, 5120—5124) ausführliche Berathungen stattgefunden. Das Ergebniß dieser Berathungen, deren Darstellung beim folgenden Artikel 422 (Anmerkung 194) gegeben ist, war, daß die vollständige im Art. 376 des Entwurfs II. Lesung für die Eisenbahnen ausgesprochene Entziehung jeder Vertragsfreiheit in Betreff Abänderungen der gesetzlichen Schadensersatzpflicht des Frachtführers beseitigt und den Eisenbahnen die Befugniß zu gewissen vertrags- und reglementsmäßigen Beschränkungen der gesetzlichen Haftbarkeit zugestanden, allen übrigen Beschränkungen aber die rechtliche Wirkung versagt wurde (Prot. S. 4671—4673, 4689—4692, 4700 bis 4702, 4778—5043, 5105—5116, 5120—5124). Die in dieser Richtung beschlossenen, modificirenden Bestimmungen wurden in einem besonderen II. Abschnitte: „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere" dem Titel V. beigefügt und demgemäß auch die Fassung des Art. 394 durch Aufnahme folgenden Zusatzes geändert:

> „Für die Eisenbahnen kommen ferner die Bestimmungen des folgenden Abschnitts zur Anwendung."

(Prot. S. 4699, 5105.)

Aus diesem Gange der Berathungen folgert nun Goldschmidt (I, 1 § 44 Anm. 14 S. 356, 357): „Die Transportgeschäfte der Staatseisenbahn- und Postanstalten seien schlechthin als Handelsgeschäfte anzusehen und demgemäß nicht allein den Vorschriften des Titels vom Frachtgeschäft, sondern auch den allgemeinen Grundsätzen von den Handelsgeschäften unterworfen. Allein es könne aus demselben nicht gefolgert werden, daß der Betrieb einer Eisenbahn oder Postanstalt durch den Staat ein wirkliches Gewerbe im Sinne des Art. 4, 272 sei und der Staat durch solchen Betrieb zum Kaufmann werde. Vielmehr seien die Transportgeschäfte dieser Staatsanstalten, wenngleich dieselben kein wirkliches Gewerbe treiben sollten, dennoch wie Geschäfte im Gewerbebetriebe, also als solche Frachtgeschäfte, welche Handelsgeschäfte sind (H.-G.-B. Art. 390, 420), angesehen worden. Ob der Betrieb der Postanstalten als ein wirkliches Gewerbe im Sinne des H.-G.-B.'s habe erachtet (fingirt) werden sollen, sei nicht festgestellt worden, und sei aus der oben mitgetheilten Aeußerung in den Protokollen nicht zu entnehmen; die Konsequenzen solcher Auffassung seien von der einen Seite als unzulässig, von der anderen, wenn überhaupt möglich, als zulässig erachtet worden. Die Staatseisenbahnverwaltungen seien freilich nicht in gleicher Weise wie die Postverwaltungen den Privatunternehmungen entgegengestellt worden, allein auch für sie fehle es an jeder erkennbaren Feststellung, ob und inwieweit man ein wirkliches Gewerbe mit dessen Konsequenzen habe statuiren wollen."

Vgl. auch das Reskr. des Königl. Sächs. Just.-Minist. vom 16. August 1862 (Zeitschr. für Rechtspfl. und Verw. in Sachsen, N. F. Bd. 23 S. 174 f., Busch Bd. 1 S. 522). Ferner Ber. des Hofger. zu Darmstadt an das Hessische Just.-Minist. (Busch Bd. 3 S. 132 f.) Erk. des Hand.-Ger. zu Düsseldorf vom 3. Juni 1868, Centr.-Org., N. F. Bd. 4 S. 561 und Lesse (Deutsche Ger.-Zeit. 1863 S. 214), Karstens, Arch. für civil. Praxis Bd. 37 S. 209, Linde, Zeitschr. für Civ.-R. und Proz. Bd. 16 S. 316.

Der Auffassung Goldschmidt's kann jedoch nicht ganz beigetreten werden, da ein greifbar praktischer Unterschied in dem Sinne, ob der Staat in Rücksicht auf den Betrieb der Post und Eisenbahnen wirklich als Kaufmann anzusehen oder ob seine Geschäfte nur „wie Handelsgeschäfte zu behandeln" seien, nicht ersichtlich ist und ferner eine Unterscheidung nach dem auf Gewinn oder öffentliche Interessen oder eine Verbindung beider gerichteten Zweck des Betriebs deshalb nicht für maßgebend erachtet werden kann, weil auch im letzteren Falle ein Gewinn für den Staat — mittelbar wenigstens durch die Hebung der Steuerkraft, Stärkung der Landesvertheidigung u. s. w. — aus dem Betriebe resultirt, weil ferner die Unterscheidung, ob der prinzipale Zweck des Staats auf Förderung des öffentlichen Wohles oder aber auf einen pekuniären Gewinn gerichtet ist, in Ermangelung jeder äußeren Erkennbarkeit den Begriff der Gewerbemäßigkeit des Betriebs den bedenklichsten Schwankungen aussetzen würde und überhaupt bei Beurtheilung der privatrechtlichen Bedeutung und Wirkung des Betriebs die konkurrirenden publizistischen Motive überall nicht entscheidend in Betracht kommen.

Es ist daher, zumal die Verhandlungen der Nürnberger Kommission, auf welche sich die Vertheidiger beider entgegenstehender Meinungen über die vorliegende bestrittene Frage berufen, etwas Zuverlässiges weder für die eine, noch für die andere Meinung ergeben (vgl. Prot. S. 531, 540, 590, 855, 1230—1232, 1260, 1293, 1294, 1305, 1306, 4629, 4778 ff., 5048—5053), sowohl in der Praxis wie in der Theorie aus vorstehenden Gründen überwiegend angenommen worden:

> daß der Staat — wenn auch nicht in seiner Totalität, — so doch in Bezug auf den Betrieb der Posten und Eisenbahnen als Kaufmann anzusehen und zu behandeln sei,

und es sind auch die aus dieser Annahme sich ergebenden Konsequenzen: Unterwerfung des Staatsfiskus unter die Jurisdiktion der Handelsgerichte, Führung von Firmen, Handelsbüchern, Aufstellung kaufmännischer Inventuren und Bilanzen ꝛc. gezogen worden.

Vgl. oben Bd. I. Alin. 1, 8, 3—9 und die dort mit Gründen angeführten Erkenntnisse des R.-O.-H.-G. vom 14. Dezember 1871, Entsch. Bd. 3 S. 405, vom 15. September 1874, Entsch. Bd. 15 S. 28 und vom 2./30. Januar 1874, Entsch. Bd. 12 S. 311. Ferner Priber bei Busch, Arch. Bd. 1 S 247 ff., Ackermann ibid. S. 197—202, Kuhn ibid. S. 335 ff., Auerbach, Arch. für Wechselr. Bd. 9 S. 68, Anschütz und v. Völderndorff I. S. 40 ff., v. Hahn I. S. 26, II. S. 506, 508, Puchelt I. S. 13, 21, II. S. 345, Keyßner S. 436, Hillig S. 22, Endemann S. 745, 756, Gad, Haftpfl. der Deutsch. Postanst. § 7 S. 104, Kuhn bei Busch Bd. 6 S. 335, Kompe bei Goldschmidt Bd. 9 S. 63 und Löhr, Centr.-Org., N. F. Bd. 4 S. 561.

191) **„Die Bestimmungen dieses Titels finden auch Anwendung auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten."**

Alinea 1 des Artikels 421 verordnet ganz allgemein, daß die Bestimmungen dieses Titels auch auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und anderen öffentlichen

Transportanstalten Anwendung finden sollen, Alinea 2 modifizirt jedoch diesen allgemeinen Grundsatz in Betreff der Postanstalten, Alinea 3 in Betreff der Eisenbahnen.

„Die Bestimmungen dieses Titels": Diese Worte könnten e contrario zu dem Schlusse führen, daß nur dieser das Frachtgeschäft betreffende Titel, nicht aber die übrigen Theile des H.-G.-B.'s auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten Anwendung finden sollen. Diese Folgerung würde aber — nach dem in der vorangehenden Anmerkung 190 dargestellten Gange der Berathungen — eine unzutreffende sein. Vielmehr sollte, um allen hierüber etwa auftauchenden Zweifeln vorzubeugen, durch Alinea 1 und die für dasselbe gewählte Fassung nur angedeutet werden, daß auch für öffentliche, namentlich staatlich betriebene Transportanstalten die Vorschriften des Titels vom Frachtgeschäfte Platz greifen und diesen — soweit das H.-G.-B. nicht selbst dies vorschreibe — eine eximirte Stellung gegenüber dem gewöhnlichen, privaten Frachtführer nicht zustehe. Dieser Zweck ist indeß nicht erreicht worden, vielmehr sind gerade durch die ausdrückliche Hervorhebung eines Satzes, den man nach Art. 390 in Verbindung mit Art. 272 Ziff. 3 für selbstverständlich halten konnte, Zweifel und Kontroversen über die Tragweite des vorliegenden Artikels entstanden.

Es haben sich vornehmlich drei verschiedene Auffassungen geltend gemacht: Von der einen Seite wird unter strengem Anschlusse an den Wortlaut, lediglich dieser Titel vom Frachtgeschäft auf die Frachtgeschäfte der Eisenbahnen und anderer öffentlichen Transportanstalten für anwendbar erklärt, der übrige Inhalt des H.-G.-B.'s ausgeschlossen, — von einer anderen Seite wird weitergehend angenommen, daß die Frachtgeschäfte der Eisenbahnen rc. zwar als Handelsgeschäfte anzusehen seien und demgemäß nicht allein den Vorschriften des Titels vom Frachtgeschäft, sondern auch den allgemeinen Grundsätzen von den Handelsgeschäften unterliegen sollen, ohne daß aber der Betrieb einer Eisenbahn oder Postanstalt durch den Staat für ein wirkliches Gewerbe im Sinne der Art. 4, 272 und der Staat in Beziehung auf solchen Betrieb als Kaufmann zu erachten sei, — von der dritten Seite endlich wird gerade dies letztere als zutreffend bezeichnet und angenommen, der Staat sei in Rücksicht auf den Betrieb öffentlicher Transportanstalten (Eisenbahnen, Posten) als Kaufmann im Sinne des H.-G.-B.'s zu behandeln und allen sich daraus ergebenden rechtlichen Konsequenzen unterworfen.

Bereits in der vorigen Anm. 190 ist aus dem Gange der Berathungen über den vorliegenden Artikel gefolgert worden, daß diese letztere Meinung die richtige sei, wie sie auch in der Praxis und Theorie überwiegend anerkannt und mit überzeugenden Gründen gerechtfertigt worden ist. (Vgl. S. 128 f..) Es hieße den legislatorischen Zweck des Artikels verkennen, wenn man aus den Worten „dieses Titels" e contrario Beschränkungen für die Anwendbarkeit der übrigen Theile des H.-G.-B.'s auf die Frachtgeschäfte der Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten ziehen oder dem Staate, insoweit sie von diesem betrieben werden, die allgemeine kaufmännische Qualifikation absprechen wollte. (Vgl. Puchelt II. S. 413.) Wenn v. Kräwel (S. 596) nicht nur die Bestimmungen des Titels vom Frachtgeschäft, sondern auch vom Speditionsgeschäft in Anwendung gebracht wissen will, falls die Eisenbahnen und öffentlichen Transportanstalten Geschäfte im Sinne der Art. 379 und 388 übernehmen, so ist diese Auffassung zu eng und die Begrenzung nicht gefertigt. Nicht nur die Bestimmungen über Fracht- und

Speditionsgeschäfte sondern überhaupt der ganze Inhalt des H.-G.-B.'s ist auf die Frachtgeschäfte der Eisenbahnen ꝛc. in Anwendung zu bringen.

„Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten." Da zur Zeit der Berathung und Emanation des H.-G.-B.'s der größere Theil der deutschen Eisenbahnen Privateisenbahnen waren, so kann, wie aus der Zusammenstellung der Worte: „Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten" hervorgeht, der Ausdruck „öffentlich" nicht lediglich auf die vom Staate betriebenen Anstalten abzielen, sondern soll auch die durch größere Gesellschaften betriebenen Transportunternehmungen im Gegensatz zu den Unternehmungen einzelner Privatpersonen umfassen. (Vgl. Makower Anm. 46a. zu Art. 421, Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 425.) Wenigstens ist in den Berathungen ausdrücklich hervorgehoben worden, hier sei von „öffentlichen" Transportunternehmungen nicht in dem Sinne die Rede, daß sie vom Staate betrieben sein müßten, sondern nur von den durch umfassende Gesellschaften betriebenen Unternehmungen, z. B. Dampfschifffahrten ꝛc. im Gegensatze zu den Unternehmungen einzelner Privaten. (Prot. S. 855.) Demgemäß bemerken Scheffer und Groß S. 450: „Oeffentliche Transportanstalten sind nicht nur die vom Staat, sondern auch die von größeren (?) Gesellschaften betriebenen Transportunternehmungen."

Vgl. Brix S. 416, Stubenrauch S. 544, Wächter I. 265 N. 4, v. Krämel S. 594.

Ebensowenig sind nur Gütertransportanstalten gemeint, auch Personentransportanstalten gehören bezüglich des beförderten Reisegepäcks hierher. (Art. 272 Ziff. 3 H.-G.-B.),

Vgl. oben Bd. I. S. 25, 26, Gad, H.-R. S. 317, 318, Kuhn in Busch's Arch. Bd. VI. S. 379, Keyßner ibid. Bd. X. S. 61 ff., Gad, Postanstalten S. 80, 82, 83, Erk. des Preuß. Ob.-Trib. vom 12. September 1865, Striethorst Bd. 61 S. 21.

wenn dasselbe zum Transport aufgegeben und vertragsmäßig übernommen worden ist (v. Hahn II. S. 412, Puchelt II. S. 347, Endemann S. 718 Anm. 5). Dagegen ist der Transport von Personen, gleichviel ob er von Einzelnen oder von Eisenbahnen und öffentlichen Transportanstalten ausgeführt wird, von der Anwendung des Titels vom Frachtgeschäft ausgeschlossen.

Vgl. Keyßner S. 437 Nr. 9, Hillig S. 22, v Hahn II. S. 412, Puchelt II. S. 345, Anschütz und v. Völderndorff III. S. 426.

Auch die Telegraphenanstalten gehören zu den öffentlichen Transportanstalten, auf welche Titel V. Anwendung findet, soweit nicht durch Vertrag oder Reglement (Telegr.-Ordnung vom 13. August 1880) etwas Anderes festgesetzt ist. (Vgl. Puchelt II. S. 414.)

Schon aus dieser Unbestimmtheit und Unsicherheit der Definition des Begriffes „öffentliche Transportanstalten" ergiebt sich, wie wenig opportun und wie überflüssig die Aufnahme der in Rede stehenden Bestimmung in das H.-G.-B. war. Es würde vielleicht noch gerechtfertigt werden können, wenn lediglich die staatlichen Transportanstalten hier ausdrücklich als unter den Titel vom Frachtgeschäft fallend erklärt worden wären, weil betreffs dieser wegen der mit dem Betriebe verfolgten publizistischen Zwecke ein Zweifel herrschen konnte, ob ihr Betrieb ein „gewerbemäßiger" im privatrechtlichen Sinne der Art. 390, 272 sei. Indem man aber nicht von staatlichen, sondern von öffentlichen Transportanstalten sprach, ja besonders erklärte, daß darunter nicht etwa blos vom Staate betriebene zu ver-

stehen seien, blieb nicht ersichtlich, welchen Zweck diese besondere Hervorhebung haben sollte, zumal an sich kein Zweifel bestehen konnte, daß größere, dem öffentlichen Verkehre zugänglich gemachte Transportanstalten gerade vor allem die Kriterien der Art. 390, 272 Ziff. 4 an sich tragen und eine Unterscheidung der einzelnen Kategorien von Frachtführern nach dem ganz unbestimmten Kriterium der „Oeffentlichkeit" des Betriebes bisher nirgends gemacht worden war. Man hat dies auch bei Berathung der vorliegenden Bestimmung herausgefühlt und in I. Lesung den später leider nicht berücksichtigten Beschluß gefaßt, bei Redaktion derselben das Wort „öffentlich" zu vermeiden. (Prot. S. 855.)

Die Unbestimmtheit und Mangelhaftigkeit der Fassung, sowie die Ueberflüssigkeit des Satzes sind wiederholt in scharfer Weise hervorgehoben worden. So bemerkt v. Hahn II. S. 506: „Für den Begriff des Frachtführers (Art. 390) und mithin für die Anwendbarkeit dieses Titels ist es gleichgültig, ob der den Transport Uebernehmende eine einzelne physische Person, eine Gesellschaft, eine juristische Person, der Staat ist, ebenso in welchem Umfange das Frachtgewerbe betrieben wird. Eisenbahnen (d. h. Frachtführer, welche ihr Gewerbe mittelst eines Schienenweges betreiben, welche Gütertransport — inkl. Reisegepäck — betreiben), fallen daher unter diesen Begriff, desgleichen die im Art. 421 erwähnten „öffentlichen Transportanstalten". Eine genauere Bestimmung dieses letzteren Begriffes, welche übrigens auch schwerlich zu einem sicheren Resultate führen würde (Prot. S. 855), ist, da für diese Anstalten nach keiner Richtung besondere Grundsätze aufgestellt sind, überflüssig."

Desgleichen Thöl (H.-R. III. § 6 S. 9 und Anm. 2): „Von den Eisenbahnen und anderen öffentlichen Transportanstalten ist in Art. 421 nur der Rechtssatz ausgesprochen, daß auch auf sie die Bestimmungen dieses Abschnitts, also die Bestimmungen „vom Frachtgeschäft überhaupt" Anwendung finden. Dieser Satz ist nicht nothwendig, denn er ist selbstverständlich, wenn vorausgesetzt sind Eisenbahnen und andere Transportanstalten, welche unter den aufgestellten Begriff des Frachtführers fallen. Solche sind aber vorausgesetzt, denn der Satz sollte nicht etwas Neues sagen, nnd daher ist es gleichgültig, was hier unter „öffentlichen" Transportanstalten gemeint ist. Man kann lesen: Eisenbahnen und andere öffentliche Transportanstalten oder: Eisenbahnen und andere öffentliche Transportanstalten. Im ersteren Fall sind alle Eisenbahnen als öffentliche gedacht und können also unter öffentliche nicht verstanden werden Staatseisenbahnen (wie in Artikel 5 unter öffentlichen Banken gemeint sind Staatsbanken), da man bei der Redaktion wußte, daß nicht alle Eisenbahnen Staatseisenbahnen sind; man wird also das Wort öffentlich anders verstehen müssen, z. B. dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet (Art. 422). Im anderen Fall kann öffentliche genommen werden für Staatstransportanstalten. Es ist dann gesagt: finden Anwendung auf Frachtgeschäfte von Eisenbahnen und auch von Staatstransportanstalten, welche keine Eisenbahnen sind. So wäre der Zweck, allen Zweifel zu heben, daß auch der Staatsfiskus Frachtführer sein kann, und nicht blos in Betreff der Eisenbahnen des Staates. Es kommt aber auf die Bedeutung „öffentlich" nichts an, weil die Absicht nicht war, etwas Neues zu sagen."

Der Grundsatz der Anwendbarkeit der für das Frachtgeschäft bestehenden rechtlichen Bestimmungen auf das Eisenbahnwesen bestand — wie Ackermann in Busch's Arch. Bd. 13 S. 455 hervorhebt — schon vor dem H.-G.-B., bedurfte

also einer ausdrücklichen Einführung durch das H.-G.-B. nicht. (Vgl. auch Sintenis, Gem.-Civ.-R. § 120 Nr. 1 Bd. 2 S. 688 2. Aufl., Beschorner S. 234 f., 262.)

192) **„Sie gelten jedoch für die Postanstalten nur insoweit, als nicht durch besondere Gesetze oder Verordnungen für dieselben ein Anderes bestimmt ist."**

Durch Alinea 2 des Art. 421 ist von dem generellen Grundsatze des Alin. 1, wonach die Bestimmungen des Titels vom Frachtgeschäfte bezw. überhaupt die des H.-G.-B. auf Eisenbahnen und andere öffentliche Transportanstalten Anwendung finden sollten, eine Ausnahme zu Gunsten der Postanstalten geschaffen worden. Die zur Zeit der Emanation des H.-G.-B. bestehenden Staatspostanstalten der einzelnen deutschen Bundesstaaten und der auf Grund kaiserlicher Verleihung betriebenen Postanstalten der Fürstl. Hauses Taxis sind jetzt nach Maßgabe des Abschnittes VIII. (Art. 48 ff.) der Verfassung des Deutschen Reiches fast vollständig in den Händen des Reiches vereinigt und werden von diesem als einheitliche Reichspostanstalten betrieben. Nur Bayern und Württemberg haben auf Grund besonderer in den Versailler Verträgen zugestandenen Vorbehalte und des Art. 52 der Reichsverfassung die selbstständige Verwaltung ihres Postwesens, soweit sich dieselbe auf den inneren Verkehr ihrer Länder bezieht, behalten, so daß unter „Postanstalten" im Sinne des Art. 421 H.-G.-B. gegenwärtig die Postanstalten des Deutschen Reichs, Bayerns und Württembergs zu verstehen sind.

Die Ausnahme besteht darin, daß für die Postanstalten, welche eine Kategorie der im Alin. 1 bezeichneten öffentlichen Transportanstalten sind, die Bestimmungen des Titels vom Frachtgeschäft — bezw. des H.-G.-B.'s überhaupt — nur subsidiäre Geltung haben sollen, d. h. nur insoweit, als nicht durch „besondere Gesetze oder Verordnungen" für dieselben ein Anderes bestimmt ist. Die Gründe für diese Ausnahmestellung der Postanstalten ergeben sich aus der in Anm. 190 S. 126 f. mitgetheilten Entstehungsgeschichte dieses Alinea. Davon ausgehend, daß die Post als eine Staatsanstalt erscheine zur Förderung des gemeinen Wohls und nicht als ein Institut zur Erzielung von Gewinn durch Betrieb eines Handelsgewerbes, daß ferner dem postalischen Gewohnheitsrechte seine Wirkung nicht genommen werden könne und auch anderweitige Bestimmungen des H.-G.-B.'s auf die Post unanwendbar seien, war sogar von mehreren Seiten beantragt worden, das H.-G.-B. überhaupt auf die Verhältnisse der Post für unanwendbar zu erklären. (Prot. S. 1250, Monit. 483—485, Prot. S. 5048—5053.)

Diese Anträge wurden jedoch abgelehnt, nachdem hervorgehoben worden war: es stehe längst fest, daß die Geschäfte der Post in Ansehung der Versendung von Gepäckstücken 2c. den Charakter von Frachtgeschäften hätten; die privatrechtliche Seite des Postwesens könne ohne Verkennung des Postoberhoheitsrechts privatrechtlich behandelt werden, wie denn auch bei anderen unter das Civilrecht fallenden, gleichviel ob auf Ausübung von Regalien gerichteten oder sonstigen Geschäften des Staats dieser dem Civilrecht unterworfen worden sei. Es würde sogar angehen, den in Rede stehenden Vorbehalt bezw. die Ausnahmestellung der Post ganz fallen zu lassen, d. h. sie lediglich dem gewöhnlichen Frachtführer gleichzustellen und dem vorliegenden Titel zu unterwerfen, und es sei von diesem Versuche nur im

Interesse der Gemeinsamkeit des Rechts und aus dem Grunde abgesehen, weil noch nicht überall dieselbe Ueberzeugung gewonnen sei. Die Bestimmung sei aber ungeachtet des darin enthaltenen weitgehenden Vorbehalts nicht bedeutungslos; denn es werde doch wenigstens die Gemeinsamkeit der allgemeinen Grundsätze erreicht und hierdurch der Grund zu einem einheitlichen postalischen Rechte gelegt und denselben subsidiäre Geltung für den Gütertransport der Post verschafft.

Die Bestimmungen des Titels vom Frachtgeschäft bezw. (vgl. Anm. 190 S. 129) die des H.-G.-B.'s überhaupt haben hiernach für die Geschäfte der Postanstalten subsidiäre Geltung derartig, daß principaliter „die besonderen Gesetze und Verordnungen", welche das Postwesen betreffen, zur Anwendung kommen und eventuell, d. h. soweit diese nichts vorschreiben, die Bestimmungen des H.-G.-B.'s: Nur die besonderen Gesetze und Verordnungen haben den Vorzug vor dem H.-G.-B.; nicht das Gewohnheitsrecht. Ein auf Gewohnheit oder Praxis beruhendes Postrecht ist daher ausgeschlossen, insoweit es dem H.-G.-B. widerspricht.

Vgl. Art. 1 H.-G.-B. Prot. S. 5052, 5053 und Motive zum Monitum Nr. 485, Gad, Haftpfl. der deutsch. Postanstalten S. 94, Scheffer und Groß S. 450, Thöl III. S. 19, v. Hahn II. S. 506 f. § 3, Kompe in Goldschmidt's Zeitschr. für H.-R. Bd. XI. S. 41.

Es sind nicht nur die zur Zeit der Emanation des H.-G.-B.'s in Kraft befindlichen Gesetze und Verordnungen gemeint, sondern auch alle später in gültiger Weise erlassenen. In den Berathungen wurde, um jedem Zweifel hierüber vorzubeugen, auf Anregung eines Abgeordneten ausdrücklich anerkannt, daß mit dem Ausdrucke: „bestimmt ist" nicht allein die bestehenden, sondern auch die unter den entsprechenden Formen noch in der Folge zu erlassenden besonderen Gesetze und Verordnungen gemeint seien.

Prot. S. 5053, Scheffer und Groß S. 451, Wächter I. S. 265 N. 6, Makower a. a. O. Anm. 46c., v. Krämel S. 595, 596.

In diesem Punkte kann den im Uebrigen zutreffenden Ausführungen Thöl's, welcher den Ausdruck nur auf die bisherigen bezw. älteren Gesetze 2c. beziehen will, nicht beigetreten werden. Thöl bemerkt a. a. O.: „In Betreff der Postanstalten ist eine Ausnahme gemacht von dem Satz, daß durch das neuere Frachtrecht des H.-G.-B.'s das widerstreitende ältere Recht aufgehoben wird. In Betreff der Postanstalten sollen nicht sämmtliche Bestimmungen des H.-G.-B.'s „vom Frachtgeschäft überhaupt" gelten, es soll dasjenige abweichende ältere Recht gültig bleiben, welches auf Gesetzen oder Verordnungen beruht, welche besondere für die Postanstalten sind. Dasselbe bleibt gültig, gleichviel ob es dem Inhalt nach allgemeines Frachtrecht oder ein eigenthümliches Postrecht ist und ob es nur für eine einzelne Postanstalt oder für mehrere Postanstalten gültig ist. Somit ist jeder einzelnen Postanstalt das für sie bisher gültige geschriebene Recht (nicht auch Gewohnheitsrecht) gewahrt gegen diesen Einfluß des H.-G.-B.'s — Von den zwei möglichen Fassungen: das neuere Recht gilt nur soweit, als nicht schon bereits etwas Anderes gilt, oder: das neuere Recht gilt nicht soweit, als bereits etwas Anderes gilt, ist die erste Fassung gewählt."

Die Annahme Thöl's, daß nur die älteren, bisher gültigen Gesetze 2c. den Vorzug vor dem H.-G.-B. haben, nicht auch die später erlassenen, steht mit den oben mitgetheilten Materialien sowie auch mit der übereinstimmenden Ansicht aller anderen Autoren im Widerspruch. Auch v. Hahn (II. S. 506 ff. § 3) bemerkt

demgegenüber: Für die Frachtgeschäfte der Postanstalten bildet unser Titel nur das subsidiäre Recht. Die gesammten früheren den Postfrachtverkehr betreffenden Gesetze und Verordnungen sind in Wirksamkeit geblieben und es ist der Bildung neuer keine hemmende Schranke gezogen (dem sog. Postgewohnheitsrechte ist, soweit es dem H.-G.-B. zuwiderläuft, derogirt)."

Die Bestimmungen des H.-G.-B. gelten hiernach für die deutschen Postanstalten nur insoweit, als in den gegenwärtig in Kraft stehenden Gesetzen und Verordnungen der Post nicht ein Anderes für dieselben bestimmt ist. Es würde zu weit führen und den Rahmen der im vorliegenden Kommentare gestellten Aufgabe übersteigen, diese Gesetze und Verordnungen hier sämmtlich aufzuführen und zu erläutern. Nur im Allgemeinen ist Folgendes zu bemerken: Im Gegensatze zu der Verschiedenheit und Zersplitterung, die zur Zeit der Emanation des H.-G.-B. Mangels einer einheitlichen Aufsichts- und Gesetzgebungsgewalt in den Postgesetzen und Verordnungen der deutschen Staaten herrschte, ist, nachdem durch Art. 4 Ziff. 10 das Post- und Telegraphenwesen — nur mit der in Art. 52 enthaltenen Modifikation in Betreff Bayerns und Württembergs — der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung des Reiches unterworfen und durch Art. 48 der Einrichtung und Verwaltung desselben als einheitliche Staatsverkehrsanstalten unterstellt sind, eine außerordentliche Vereinfachung und Einheitlichkeit in den betreffenden Gesetzen und Verordnungen eingetreten. Die Grundlage bildet für die privatrechtliche Seite der Postgeschäfte insbesondere der Postfrachtgeschäfte das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reichs vom 28. Oktober 1871, welches in seinem § 51 alle bisherigen allgemeinen und besonderen Bestimmungen über Gegenstände, über welche dieses Gesetz verfügt, soweit jene Bestimmungen nicht auf den mit dem Auslande abgeschlossenen Staatsverträgen oder Konventionen beruhen, aufhebt.

Die im Verordnungswege geschaffene wichtigste Ergänzung dieses Reichspostgesetzes zur Regelung der Postfrachtgeschäfte ist die Postordnung vom 8. März 1879. Sie ist im § 50 des Reichspostgesetzes als Ergänzung desselben ausdrücklich bezeichnet, indem danach durch ein vom Reichskanzler zu erlassendes Reglement, die weiteren bei Benutzung der Postanstalt zu beobachtenden Vorschriften getroffen werden sollen. Diese Vorschriften gelten als Bestandtheil des Vertrages zwischen der Postanstalt und dem Absender. Ihr wesentlichster Inhalt ist gleichfalls im § 51 des Reichspostgesetzes bereits vorgezeichnet. So bildet gegenwärtig das Reichspostgesetz vom 28. Oktober 1871 in Verbindung mit der Postordnung vom 8. März 1879 und den sie weiter ergänzenden Ausführungsverordnungen die prinzipale Norm für das Postfrachtgeschäft aller deutschen Postanstalten, neben welcher nur Bayern und Württemberg in den Grenzen des Art. 52 der Reichsverfassung abweichende Normen besitzen.

Vgl. in Betreff des Postrechtes: Fischer, die deutsche Post- und Telegraphengesetzgebung. Berlin 1876, Dambach, das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reichs. 4. Aufl. Berlin 1881, Obst, Gesetze, Reglements und Verordnungen, betr. das Post- und Telegraphenwesen im Deutschen Reiche. 2 Theile. Berlin 1871, 1872, Gad, Hand.-R. S. 302—307 und Haftpflicht der deutschen Postanstalten. Berlin 1863, Busch, die deutschen Postgesetze. Leipzig 1870, Busch, Arch. Bd. 20 S. 364—392, Wolff, die Haftpflicht der deutschen Postanstalten 2c. in Behrend's Zeitschr. Bd. 4 S. 130 ff., Müller, über die de recepto actio und deren analoge Ausdehnung auf die Postanstalten. Leipzig 1857 S. 110 ff., Kompe, vom Posttransportvertrage in der Zeitschr. für deutsch. Recht Bd. 18 S. 301—388, v. Linde, Deutsch. Postrecht in der Zeitschr. für Civilr. und Proz., N. F. Bd. 16 S. 150—198, 295—384 und derselbe, über

die Haftpflicht der Postanstalt. Gießen 1859, Ackermann in Busch's Arch. Bd. 4 S. 426 bis 428, Kompe, der Entw. eines Allg. Deutsch. H.-G.-B. in seinem Verhältnisse zum Deutsch. Post- und Eisenbahntransportrechte. Regensburg 1859, Fischer, H.-R. § 217 ff., Endemann, H.-R. § 160 S. 745—755, Puchelt II. S. 413, 414, Gareis, H.-R. §§ 68, 69, Anschütz und v. Völderndorff III. S. 464, Makower Anm. 46c. zum Art. 421, Keyßner S. 477, Erk. des R.-O.-H.-G. Bd. 12 S. 311, Bd. 17 S. 126, Bd. 18 S. 89, Bd. 23 S. 9 u. des Reichsger. vom 27. Juni 1881, Deutsche Jur.-Zeit. Bd. 6 S. 25.

193) **„Für die Eisenbahnen kommen ferner die Bestimmungen des folgenden Abschnitts zur Anwendung."**

Alinea 3 des Art. 421 modifizirt den generellen Grundsatz des Alin. 1 in Betreff der Eisenbahnen, wenngleich in wesentlich anderer Weise, wie Alin. 2 bezüglich der Postanstalten. Denn, während in Alin. 2 den Postanstalten ihr volles Sonderrecht und ihre Autonomie gegenüber dem H.-G.-B. derartig gewahrt ist, daß letzteres nur subsidiär und Mangels besonderer postrechtlicher Bestimmungen zur Anwendung kommen soll, wird durch Alin. 3 bezw. den Hinweis auf die Anwendung des folgenden Abschnitts „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere" die Vertragsfreiheit und Autonomie der Eisenbahnen sehr erheblichen Beschränkungen unterworfen, so daß sie die gesetzlichen Bestimmungen des ersten Abschnittes „Vom Frachtgeschäft überhaupt" nur in den Grenzen und nach Maßgabe der im folgenden zweiten Abschnitte enthaltenen Normen durch Verträge zu ihrem Vortheile im Voraus abändern dürfen.

Bei der Darstellung der Entstehungsgeschichte des Art. 421 (vgl. Anm. 190 S. 124) ist bereits hervorgehoben worden, daß die Vertragsfreiheit der Eisenbahnen bezüglich ihrer Transportgeschäfte in I. und II. Lesung in noch weit ausgedehnterem Maße beschränkt bezw. gänzlich aufgehoben werden sollte. Gerade mit besonderer Rücksicht darauf, daß die Eisenbahnen in Ausbeutung ihres faktischen und rechtlichen Transportmonopols ihre Haftbarkeit aus Frachtgeschäften in unbilliger Weise durch Reglements beschränkten, war in I. Lesung der ganz allgemeine und auf alle Frachtführer ausnahmslos bezügliche Satz angenommen worden:

> „Verträge, durch welche die gesetzlichen Verpflichtungen des Frachtführers zum Schadensersatz beschränkt oder aufgehoben werden sollen, haben keine rechtliche Wirkung."
>
> (Vgl. Prot. S. 827—830, Art. 339 Entw. I. Lesung.)

In II. Lesung wurde jedoch gegen die allgemeine Fassung dieses Satzes geltend gemacht, daß die Absicht doch vornehmlich nur auf die Beschränkung der Vertragsfreiheit der Eisenbahnen gehe und daß es bedenklich sei, sie auch auf den gewöhnlichen Frachtführer und die Post als diejenige Staatsanstalt, deren Verhältnisse auf besonderen Einrichtungen beruhten, zum Theil sogar mit Staatsverträgen in Zusammenhang ständen, auszudehnen und deshalb ein Zusatz des Inhalts angenommen:

> „Diese Bestimmung findet jedoch auf gewöhnliche Fuhrleute, auf gewöhnliche Schiffer und auf die Postanstalten keine Anwendung."
>
> (Prot. S. 1230—1232, Art. 376 Entw. II. Lesung.)

so daß, wenn auch nicht mit ausdrücklichen Worten, nur den Eisenbahnen die Vertragsfreiheit — und zwar vollständig — entzogen blieb. Nachdem jedoch dieser Entwurf II. Lesung veröffentlicht worden war, erhoben die deutschen Eisenbahn-

verwaltungen gegen den Titel „Vom Frachtgeschäft" in einer besonderen Denkschrift von rechtlichen und praktischen Gesichtspunkten aus eine Reihe gewichtiger Bedenken, nicht nur gegen den Satz, daß ihnen die Befugniß zur vertragsmäßigen Beschränkung ihrer gesetzlichen Haftung entzogen sein solle, sondern auch gegen eine Anzahl einzelner Bestimmungen des Titels, und machten zugleich Abänderungsvorschläge. In Anerkennung derselben wurden von mehreren Regierungen zur III. Lesung mehrfache Veränderungsanträge gestellt bezw. eine Revision des Titels auf Grund der von den Eisenbahnverwaltungen geltend gemachten Bedenken beantragt. (Monit. Nr. 425, 426, 449—456, Prot. S. 4700—4702. 5120—5124.)

In Folge davon wurde der vorliegende Titel in III. Lesung einer nochmaligen eingehenden Berathung unterzogen. Dieselbe führte zur Abänderung einzelner Bestimmungen und zur Aufnahme eines neuen, die besondere rechtliche Stellung der Eisenbahnen in Bezug auf die Modifikation der gesetzlichen Haftung behandelnden Abschnitts (Prot. S. 4671—4673, 4689—4692, 4700—4702, 4778—5043, 5105 bis 5116, 5120—5124), welcher dem Titel V. als Abschnitt II. unter der Ueberschrift: „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere" beigefügt wurde. Demgemäß wurde auch die Fassung des Art. 421 durch Aufnahme des Zusatzes geändert: „Für die Eisenbahnen kommen ferner die Bestimmungen des folgenden Abschnitts zur Anwendung." (Prot. S. 4699, 5105.)

Vgl. v. Hahn II. S. 506 § 2, Makower Art. 421 S. 413 Anm. 47, Gad, H.-R. S. 307 ff., Anschütz und v. Völderndorff III. S. 465. 466, Goldschmidt, Handb. I. 1 § 44 Anm. 14 S. 354 ff.

Unter „Eisenbahnen" sind alle nach der Definition des folgenden Art. 422 „dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffneten Eisenbahnen" (vgl. Anmerkung 195) zu verstehen, Staats- und Privateisenbahnen, Haupt- und Lokalbahnen, Vollbahnen und Bahnen untergeordneter Bedeutung; auch Eisenbahnen, die nur dem Personentransport dienen, in Betreff des Reisegepäcks.

Das Wort „ferner" deutet darauf hin, daß die vorangehenden Bestimmungen des Abschnitts I. „Vom Frachtgeschäft überhaupt" auf die Eisenbahnen volle Anwendung finden, außerdem aber noch die Bestimmungen des folgenden Abschnittes II., welche die Normen für die Beschränkung der Vertragsfreiheit der Eisenbahnen gegenüber den gesetzlichen Vorschriften des Abschn. I. enthalten.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Fünfter Titel.

Von dem Frachtgeschäft.

Zweiter Abschnitt.

Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere.

Vorbemerkung.

Mit Artikel 422 beginnt der zweite Abschnitt des das Frachtgeschäft betreffenden Titels V. Buch IV. des H.-G.-B.'s, der erst in III. Lesung eingefügte, die Art. 422—431 umfassende Abschnitt:

„Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere."

Bevor in die spezielle juristische Erläuterung dieses Abschnittes eingetreten wird, bedarf es zum Verständnisse desselben eines — wenn auch nur kurzen — Ueberblicks über die geschichtliche Entwicklung des deutschen Eisenbahntransportrechts und das Verhältniß desselben zum allgemeinen deutschen Frachtrechte.

Vgl. Goldschmidt, Handb. des H.-R. I. 1 S. 155, 160, 166, 168, 191, v. Hahn I S. IX. f., II. S. 508—510, Anschütz und v. Völderndorff III. S. 465—470, Endemann S. 755—757, Thöl, H.-R. III. S. 86 f., C. F. Koch S. 392, 424—428, Gad S. 307 f., Makower S 413, v. Kräwel S. 596—598, W. Koch S. 3—11, 86 - 88, Hillig S. 1—22, 53—56, Ruckdeschel S. 1—5, Wehrmann S. 1—24. Kühlwetter S. 1—5, Epstein S. 3—9, Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1868 S. 273, 1871 S. 687—689, 775 f., 799, 819, Verhandlungen des preußischen Landtags, herausgegeben Berlin 1861 S. 398—409, Denkschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 12. Dezember 1859, Prot. zum H.-G.-B. S. 4671—4673, 4676—4683, 4689 f., 4699, 4700—4702, 4778 f., 5015—5043, 5105—5116, 5120—5124.

Vor Emanation des Deutschen H.-G.-B.'s waren die Eisenbahnen, wie alle anderen Frachtführer, lediglich den allgemeinen Normen der einzelnen deutschen Landesrechte über den Frachtvertrag unterworfen. Es kann dahingestellt bleiben, ob und inwieweit in diesen Rechten die Grundsätze der locatio conductio oder des receptum hierbei vorherrschten. Soviel steht fest, daß nach beiden Systemen alle Frachtführer, mithin auch die Eisenbahnen zur vertragsmäßigen Abänderung der landesgesetzlichen Normen unbeschränkt befugt waren.

Die Eisenbahnen machten von dieser Befugniß insbesondere hinsichtlich ihrer Haftpflicht für Verlust, Beschädigung und Verspätung, einen umfassenden Gebrauch,

und zwar in einer der Natur ihres Transportbetriebes entsprechenden, eigenthümlichen Form.

Der Transportbetrieb der Eisenbahnen nahm nämlich von vornherein einen so außerordentlichen Umfang an, daß sich bei der enormen Zahl täglich abzuschließender Frachtverträge alsbald die Unmöglichkeit herausstellte, mit jedem einzelnen Absender sämmtliche Bedingungen des Frachtvertrages speziell zu vereinbaren. Wenngleich der Natur der Sache nach gewisse Bestandtheile des Frachtvertrages der Feststellung im Einzelfalle überlassen bleiben mußten, so wurde es doch nothwendig, für die überwiegende Anzahl der — der Erfahrung nach — bei allen derartigen Frachtverträgen übereinstimmend und in gleicher Weise wiederkehrenden generellen Bedingungen gleichmäßige Normen zu bilden, welche dazu bestimmt waren, die schwierigen und zeitraubenden Einzelvereinbarungen zu erübrigen.

So entstanden die Eisenbahn-Betriebsreglements, d. h. die Normativbedingungen, welche die Eisenbahnverwaltungen als die gleichmäßige Grundlage aller von ihnen abzuschließenden Frachtverträge hinstellten und unter denen sie sich zum Abschlusse derselben bereit erklärten. In diesen Reglements gaben die Eisenbahnverwaltungen kund, unter welchen Bedingungen sie Frachtverträge abschließen wollten, was lex contractus für jeden sein solle, der mit ihnen Frachtverträge einzugehen beabsichtigte.

Vgl. Goldschmidt, Zeitschr. für das ges. Handelsr. Bd. 4 S. 594.

Anfänglich publizirte jede Eisenbahnverwaltung für ihren Bezirk ein solches Reglement (Lokal- oder Spezialreglement), welches die Transportbedingungen für diejenigen Frachtverträge, die lediglich innerhalb ihres eigenen Bezirks zum Abschlusse und zur Ausführung kamen, normirte. Als aber der Verkehr größere Dimensionen annahm und Transporte nach den Bereichen sich an einander anschließender Bahnen häufiger wurden, vereinigten sich mehrere solcher Bahnen zu sog. Verbänden und stellten für diejenigen Frachtverträge, welche den Transport über ihre gemeinschaftlichen Bahnstrecken zum Gegenstande hatten (Verbandsverkehr), gemeinsame sog. Verbandsreglements auf. Mit der Entstehung umfassender Eisenbahnlinien, mit der Ausdehnung der Transporte nach den verschiedensten Bahngebieten Deutschlands und der angrenzenden Länder trat endlich das Bedürfniß allgemeiner, für den Transport auf sämmtlichen deutschen und mit diesen im engen Verkehre stehenden außerdeutschen Bahnen gültigen Reglements hervor und diese sind durch den im Jahre 1847 gegründeten Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen sowohl für den Güter-, wie für den Personen- und Gepäckverkehr in Gestalt von Vereinsreglements geschaffen worden.

Lagen nun aber auch die großen Vortheile klar zu Tage, welche die Aufstellung gleichmäßiger und einheitlicher Transportbedingungen für die Frachtverträge sämmtlicher deutschen und zahlreicher außerdeutschen Eisenbahnen auf den Verkehr ausübten, so machten sich doch auch zugleich gewichtige Gründe gegen die unbeschränkte Autonomie der Eisenbahnverwaltungen und demnach für eine gesetzliche Regelung des bestehenden Rechtszustandes geltend. In staatswirthschaftlicher wie in privatrechtlicher Beziehung zeigte sich, daß zwischen den gewöhnlichen Frachtführern und den Eisenbahnen prinzipielle Unterschiede bestanden, welche es für die Dauer unthunlich erscheinen ließen, beide Kategorien nach gleichen gesetzlichen Normen zu behandeln.

In staatswirthschaftlicher Beziehung brach sich die Ueberzeugung Bahn,

daß die ursprünglich nur — gleich allen anderen Transportunternehmungen — zu privaten Erwerbszwecken angelegten Eisenbahnen als die Hauptstraßen für die Strömungen des großen Weltverkehrs, als die wichtigsten Transportvermittler der Produkte und Fabrikate des eigenen und fremder Länder, als Mittel der Landesvertheidigung, Förderer des Postbetriebes u. s. w. über die bloßen privaten Erwerbszwecke Einzelner hinaus eine dem allgemeinen Nutzen und der Volkswohlfahrt dienstbare öffentliche Bestimmung haben und, wie sie aus diesem Grunde einerseits vom Staate mit besonderen Privilegien und Befugnissen ausgerüstet, so auch andererseits als Korrelat gewissen für das Staatswohl erforderlichen Einschränkungen und Bedingungen unterworfen werden müssen, welche gewöhnlichen Frachtführern aufzuerlegen nicht geboten erscheint.

In privatrechtlicher Beziehung aber kam im engen Zusammenhange mit der durch Konzessionen und Privilegien geförderten Machtstellung der Eisenbahnen das gewichtige Moment in Betracht, daß sie hierdurch ein wenn auch nicht ausdrücklich verliehenes, so doch faktisch wirkendes Transportmonopol besitzen, welches die Freiheit des Willens der mit ihnen in Vertragsverhältnisse Tretenden ausschließt oder doch erheblich beschränkt und damit das Grundprinzip der Vertragstheorie tangirt. Während der gewöhnliche Frachtführer auf allen Verkehrsgebieten der unbeschränkten Konkurrenz Anderer ausgesetzt und hierdurch von selbst seine Stellung als Kontrahent bedingt und regulirt wird, ist die Eisenbahn in Folge der ihr staatlich verliehenen Konzession und sonstiger Privilegien im Alleinbesitze einer bestimmten Verkehrsstraße und es kann ihr — wie die Erfahrung gelehrt hat, — weder durch andere Frachtführer noch durch andere Eisenbahnen dauernd eine wirksame Konkurrenz bereitet werden. Erstere werden durch den Umfang, die Kraft und die Schnelligkeit des Eisenbahnbetriebs weitaus überboten. Die Anlage von Konkurrenz- oder Parallelbahnen aber ist — wo sie überhaupt technisch und wirthschaftlich möglich — deshalb zumeist ohne jede Wirkung, weil die konkurrirenden Eisenbahnen erfahrungsgemäß in der Regel durch Fusions- oder Verkehrtheilungsverträge die Konkurrenz zu beseitigen wissen. Und ebensowenig hat sich die Zulassung mehrerer Transportunternehmer auf derselben Eisenbahnstrecke als praktisch durchführbar erwiesen, weil sie der auf möglichste Centralisation gerichteten Natur des Eisenbahnbetriebs widerspricht.

Vgl. Cohn, Engl. Eisenb.-Politik I. S. 45, 77, 116, II. S. 88 f., 112, Reitzenstein. Engl. Verwalt. S. 115—118, Gütertarife S. 42 f., Eger, internat. Eisenb.-Frachtr. S. 94. Michaelis in Faucher's volkswirthschaftl. Vierteljahrsschr. 1863. II. S. 1 ff.

Durch die alleinige Beherrschung einer bestimmten Verkehrsstraße, durch den Mangel jeder wirksamen Konkurrenz in dem bezüglichen Verkehrsgebiete ist die Machtstellung der Eisenbahnen bei Abschluß von Frachtverträgen eine den freien Vertragswillen ihrer Mitkontrahenten beschränkende. Der Staatsfiskus selbst ist für seine Verwaltungs- und Transportzwecke ebenso wie das Privatpublikum gezwungen, sich der Eisenbahnen zum Transport zu bedienen. Die Eisenbahnen sind hiernach, so lange ihre Autonomie eine gesetzlich unbeschränkte ist, rechtlich in der Lage, dieses Monopol den mit ihnen Kontrahirenden gegenüber durch Verweigerung des Transports, Auferlegung lästiger Transportbedingungen, beliebige Festsetzung der Transportpreise, gänzliche Ausschließung oder weitgehende Beschränkung der Haftpflicht, Begünstigung eines Absenders vor dem anderen rc. zu mißbrauchen.

Wenngleich es nun prinzipiell Sache der staatsrechtlichen Gesetzgebung ist,

die Aufsichtsgewalt des Staates über die Eisenbahnen so zu stärken, daß derselbe derartigen Mißbräuchen mit Erfolg entgegenzutreten und bezüglichen Beschwerden der dadurch Geschädigten Abhülfe zu gewähren vermag, so kann doch nicht verkannt werden, daß es opportun und zweckentsprechend erscheint, hier — wo sich die Grenzen des öffentlichen und privaten Rechts so nahe berühren — einige dieser Befugnisse gewissermaßen in das Privatrecht hineinzuziehen und solchergestalt zu privaten Rechten eines jeden Einzelnen zu machen, so daß ein jeder, ohne Inanspruchnahme der Staatshülfe, eine im civilrechtlichen Wege verfolgbare Forderung bezw. einen Schadensersatzanspruch in denjenigen Fällen erlangt, in welchen ihm die Eisenbahnen durch Verletzung der ihnen im öffentlichen Interesse auferlegten Verpflichtungen einen Schaden zugefügt haben. Und dieser Weg ist in der deutschen Handelsgesetzgebung beschritten worden.

In den vor Einführung des deutsch. H.-G.-B.'s erlassenen Spezial- und Verbandsreglements, wie auch in dem für alle Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen gültigen Vereins-Güterreglement vom 1. Dezember 1856 (s. über dessen Entstehung Deutsche Eisenbahnzeitung 1871 S. 800) und Vereins-Personen- &c. Reglement vom 1. Juli 1859 (s. über dessen Entstehung Deutsche Eisenbahnzeitung 1871 S. 776, 799) tritt unverkennbar die Neigung der Eisenbahnen hervor, zu ihrem Vortheil den in den Landesrechten begründeten Umfang ihrer Haftpflicht, vornehmlich in Bezug auf die Beweislast, möglichst einzuschränken, so daß insbesondere der Handelsstand, welcher sich aus den bereits dargelegten Gründen jenen Reglements fügen mußte, die lebhaftesten Beschwerden dagegen erhob und gesetzliche Abhülfe durch Einschränkung der Autonomie der Eisenbahnen im Wege der Gesetzgebung begehrte.

Vgl. die an die Nürnberg. Kommission gerichteten Denkschriften des Handels- und Gewerbestandes der Städte Dresden, München, Augsburg &c.

In dem den Nürnberger Berathungen zu Grunde liegenden Preußischen Entwurfe eines Allgem. Deutsch. Handelsgesetzbuchs hat diese Forderung demungeachtet eine Berücksichtigung nicht gefunden. Der Entwurf erklärte lediglich in seinem Art. 326 (Alin. 1) die Bestimmungen des Titels vom Frachtgeschäft auch auf Eisenbahnen anwendbar, ohne deren Vertragsfreiheit nach irgend welcher Richtung hin einzuschränken. (Motive S. 177, 178.)

Aber bereits in I. Lesung (Prot. S. 827—830) wurde der Antrag gestellt, einen Zusatzartikel anzunehmen, durch welchen Verträge über Abänderung der gesetzlichen Haftpflicht der Frachtführer für unverbindlich erklärt wurden. Wenngleich dieser Antrag seiner Fassung nach ausnahmslos alle Frachtführer betraf, so wurde doch in der Begründung alsbald hervorgehoben, daß er ganz besonders die Eisenbahnen im Auge habe, welche durch Reglements die gesetzliche Haftpflicht abzulehnen oder doch erheblich einzuschränken vermöchten. Da sie nun ein faktisches Monopol für den Gütertransport hätten, indem vielfachen Erfahrungen zufolge neben ihnen keine Konkurrenz anderer Frachtunternehmungen bestehen könne, da sonach jeder, der ein Gut zu transportiren habe, mit ihnen kontrahiren müsse, so verstoße es gegen die guten Sitten, daß sich die Inhaber solcher faktischen Monopole eine geringere Haftbarkeit stipulirten, als andere Frachtführer. Dem Einwande, daß auch andere Frachtführer als die Eisenbahnen durch die fraglichen Bestimmungen getroffen würden, glaubte man keinen großen Einfluß zugestehen zu können, da wohl kaum bei anderen Frachtverträgen, als bei den mit Eisenbahnen, ähnliche

Beschränkungen der Haftbarkeit vorkommen würden. — Der beantragte Zusatzartikel erhielt hierauf im Entwurfe I. Lesung folgende Fassung:

Art. 339.

Verträge, durch welche die vorstehenden gesetzlichen Verpflichtungen des Frachtführers zum Schadensersatze (Art. 325 bis 338) beschränkt oder aufgehoben werden sollen, haben keine rechtliche Wirkung.

In II. Lesung (Prot. 1230—1232) erhielt die Absicht, durch diese Bestimmung vornehmlich die Autonomie der Eisenbahnen zu beschränken, einen weit prägnanteren Ausdruck. Es wurde nämlich der Vorschlag gemacht, den gewöhnlichen Frachtführer und die Post als diejenige Staatsanstalt auszunehmen, deren Verhältnisse auf besonderen Einrichtungen beruhten, zum Theil sogar mit Staatsverträgen im Zusammenhange ständen, somit einer Aenderung nicht leicht unterworfen werden könnten und deshalb zu dem bezüglichen Art. 376 des Entwurfs zweiter Lesung folgender Zusatz (als Alinea 2) proponirt und angenommen:

„Die Bestimmung hat auf den gewöhnlichen Fuhrmann und die Post keine Anwendung,"

so daß nunmehr, wenn auch nicht mit ausdrücklichen Worten, die durch Art. 376 verordnete Beschränkung der Vertragsfreiheit sich lediglich auf die Eisenbahnen bezog.

Die deutschen Eisenbahnverwaltungen fühlten sich hierdurch aufs Aeußerste beschwert. Alsbald nach Veröffentlichung des Entwurfs II. Lesung beauftragte daher der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen eine zu diesem Behufe gewählte Kommission in einer zu Triest vom 13. bis 15. September 1858 abgehaltenen Generalversammlung (Nr. II. der Tagesordnung), alle diejenigen Bestimmungen des Entwurfs zu prüfen und zu begutachten, die, wenn sie als Gesetz erlassen würden, ihre Anwendung auf die Eisenbahnen zu finden hätten, und dieses Gutachten zur Kenntniß der deutschen Landesregierungen zu bringen.

Aus den Berathungen dieser Kommission ging die Denkschrift vom 12. Dezember 1859 hervor, welche den deutschen Bundesregierungen überreicht wurde. In derselben wurde bezüglich des Eisenbahnverkehrs von rechtlichen und praktischen Gesichtspunkten aus gegen den Titel „Vom Frachtgeschäft" eine Reihe schwer wiegender Bedenken erhoben, und zwar nicht nur gegen die generelle Beschränkung ihrer Vertragsfreiheit, sondern auch gegen eine Anzahl einzelner Bestimmungen. Es wird dem Entwurfe entgegengehalten, daß er die eigenthümliche Natur und das Wesen des Eisenbahnbetriebs zu wenig berücksichtige und daß daher die Eisenbahnverwaltungen, wenn sie das Publikum zum Heile des Verkehrs nützlich bedienen sollen, in vielen der vorgeschlagenen Bestimmungen ihren Rechtsboden nicht finden können, daß vielmehr sogar einige dieser Bestimmungen geschaffen sein würden, das Eisenbahnwesen zu ruiniren und das höchste Interesse des Handelsstandes und des gesammten Publikums, welches auf freier Fortschrittsbewegung beruht, in dringende Gefahr zu stellen. Es werden nunmehr die einzelnen Artikel des Entwurfs vom Standpunkte des Eisenbahnverkehrs speziell beleuchtet und am Schlusse der Denkschrift der Antrag gestellt:

„daß die Autonomie der Eisenbahnverwaltungen durch diesen zu überlassende Festsetzung reglementarischer Bestimmungen aufrecht erhalten und daß im Handelsgesetzbuche ausdrücklich auf diese Autonomiebefugniß verwiesen werde",

sowie ferner:

„daß der Titel des H.-G.-B.'s vom Frachtgeschäfte in Beziehung auf den Eisenbahnverkehr bei der III. Lesung einer Revision und Abänderung auf Grundlage der Ausführungen dieser Denkschrift unter Zuziehung von Sachverständigen unterworfen werden möge."

Auch wurde von der Kommission des Vereins unterm 25. Januar 1860 eine Reihe von formulirten Abänderungsvorschlägen zum Entwurfe II. Lesung des H.-G.-B.'s aufgestellt. Diese Anträge und Vorschläge veranlaßten sowohl bei den Regierungen mannigfache Verhandlungen als bei dem Kaufmannsstande lebhafte Gegenäußerungen, welche eine gänzliche oder doch theilweise Beschränkung der Autonomie der Eisenbahnen zum Gegenstande hatten. (Vgl. Prot. zum H.-G.-B. S. 4671, 6472.)

In III. Lesung fanden die Anträge des Vereins jedoch insofern Berücksichtigung, als in Anerkennung derselben von mehreren Regierungen Abänderungsanträge gestellt bezw. eine Revision des Titels auf Grund der von den Eisenbahnverwaltungen geltend gemachten Bedenken beantragt wurde.

Monit. Nr. 425, 426, 449—456, Prot. S. 4700—4702, 5120—5124.

Diese Anträge hatten eine nochmalige eingehende Berathung des in Rede stehenden Titels zur Folge und führten dazu, daß — abgesehen von der Abänderung einzelner Bestimmungen des ersten Abschnittes — diesem noch ein zweiter speziell das Eisenbahnfrachtgeschäft betreffender Abschnitt beigefügt wurde, welcher die in II. Lesung angenommene gänzliche Beseitigung der Autonomie der Eisenbahnen wiederaufhob und dieselbe

1. nur insoweit einschränkte, als dies nach den bisherigen Erfahrungen im Interesse des Handels und Verkehrs und zur Wahrung des freien Vertragswillens der mit den Eisenbahnen Kontrahirenden erforderlich erschien (Art. 423 ff. H.-G.-B.),

zugleich aber als weitere im öffentlichen Interesse nothwendige Beschränkungen einführte:

2. die Verpflichtung der Eisenbahnen, die bei ihnen nachgesuchte Eingehung von Frachtgeschäften für ihre Bahnstrecken unter gesetzlich bestimmten Voraussetzungen nicht zu verweigern (Art. 422 Alin. 1 und 2),
3. in Ansehung der Zeit der Beförderung keinen Absender vor dem Anderen — abgesehen von gewissen gesetzlich normirten Ausnahmefällen — zu begünstigen (Art. 422 Alin. 3).

So entstand der zweite Abschnitt dieses Titels: „Von dem Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere", welcher fortan die gesetzliche Basis der Eisenbahn-Betriebsreglements bildete. Zwar befriedigten die darin gegebenen Festsetzungen sowohl die Handelstreibenden wie die Eisenbahnen nur halb, indem die einen die Eisenbahnautonomie für zu wenig, die anderen für zu sehr beschränkt hielten. Indeß darf nicht verkannt werden, daß es sich hierbei um die Entscheidung über diametral entgegenstehende Meinungen und Interessen auf einem damals noch wenig bekannten Gebiete handelte, daß der fragliche Abschnitt somit den Charakter eines Kompromisses trägt und, wie die Erfahrung lehrte, im Wesentlichen die richtige Mitte getroffen hat. Denn einerseits war der Eingriff in ihre Vertragsfreiheit — über welchen sich die Bahnen beklagten — in der That nur die Wiederherstellung der Vertragsfreiheit ihrer Mitkontrahenten gegen die Wirkungen des Eisenbahnmonopols

(Vgl. Fick in der Zeitschr. für das ges. H.-R. Bd. 19). Andererseits sprachen gewichtige Gründe dafür, den Bahnen die Befugniß zur vertragsmäßigen Beschränkung der Haftpflicht nicht gänzlich zu entziehen bezw. nicht in höherem Grade, als dies zur Paralysirung ihres Monopols erforderlich erschien. Da sie der äußerst strengen Haftpflicht des receptum unterliegen d. h. nicht nur für ihre Leute und Transportmittel, sondern auch selbst für den Zufall bis zur Grenze der höheren Gewalt eintreten, da sie ferner in Rücksicht auf ihr Monopol im Gegensatze zum gewöhnlichen Frachtführer zur Uebernahme des seiner Natur nach besonders gefährlichen Transports gesetzlich verpflichtet sein sollten, so entsprach es dem Rechte und der Billigkeit, ihnen die vertragsmäßige Beschränkung der Haftpflicht insoweit zu gestatten, als der Versender freiwillig zur Erlangung billigerer Transportpreise auf die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen (z. B. Verpackung, Begleitung, Bedeckung) oder Funktionen der Bahnorgane (z. B. Auf- und Abladen) verzichtet und sich gewissermaßen mit einer geringeren Diligenz der Bahn begnügt, oder Güter zur Beförderung aufgiebt, die sich nach ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit (zerbrechliche, verderbliche Waaren, lebende Thiere) zum Bahntransport nicht eignen. Die Verneinung dieser Befugniß erschien durch das Monopol nicht begründet und würde mit der Erhöhung des Risiko's auch nothwendig zu einer Erhöhung der Transportpreise geführt, mithin den auf möglichste Minderung derselben gerichteten Verkehrsinteressen und der Freiheit der Absender, gewisse Gefahren selbst zu übernehmen, widersprochen haben.

Dieser vermittelnde Standpunkt des Gesetzgebers wird in einem Kommissionsbericht des Preuß. Herrenhauses vom 22. Mai 1861 über zwei gegen den qu. Abschnitt gerichtete Petitionen — der Preuß. Privateisenbahndirektionen vom 3. Mai 1861 einerseits und der Handelskammer zu Köln vom 4. Mai 1861 andererseits — in treffender Weise charakterisirt: „Die Eisenbahngesellschaften — heißt es in diesem Berichte — sind Eigenthümer einer zum allgemeinen Gebrauche bestimmten Bahn, zu deren Anlage sie nur vermöge eines Akts der Staatsgewalt, insbesondere durch Verleihung des Rechts zur Expropriation gelangen konnten, zugleich besitzen sie faktisch das Monopol des Transports auf dieser Straße. In beiden Beziehungen ist es unerläßlich, ihnen von Staats wegen Verpflichtungen aufzuerlegen, wodurch die Benutzung der Straße und der Transportanstalten ein gleiches Recht für alle wird. Die Festsetzung solcher Verpflichtungen kann bei der Konzessionirung der Bahn geschehen. Bei den hierdurch möglicherweise entstehenden großen Verschiedenheiten in den einzelnen deutschen Staaten kann es indeß nur gebilligt werden, wenn das H.-G.-B. versucht, einen gewissen Theil der Verpflichtungen und Berechtigungen der Eisenbahngesellschaften, die sich auf die Frachtunternehmung beziehen, allgemein festzustellen. In den Art. 422—431 ist diese Regelung erfolgt. Den Eisenbahnen ist danach im Allgemeinen nicht gestattet, den Frachttransport zu verweigern und sich durch Vertrag der Verantwortlichkeit für entstehenden Schaden und verspätete Lieferung zu entziehen (Art. 422 und 423); durch eine Reihe von Ausnahmen wird dieses Verbot aber beschränkt, erläutert oder gemildert (Art. 424 bis 441). Der Inhalt der Art. 422—433 entspricht deshalb nicht den Wünschen der Eisenbahnen, weil sie als Frachtunternehmer das Streben haben, sich die Freiheit des Vertrages, deren jeder andere Transportunternehmer genießt, möglichst zu wahren, obgleich die Befrachter faktisch ihrerseits nicht in der Lage sind, sich den von den Eisenbahnen vorgeschriebenen Bedingungen zu entziehen. Er entspricht

andererseits nicht den Wünschen der Handelskammern, weil diese das Streben haben, die von allen Waarentransporten untrennbaren Gefahren, Verluste und Zufälle von sich abzuwälzen. Es darf jedoch behauptet werden, daß die Art. 422 bis 431 keine mit Grund geltend zu machende Ausstellungen von solchem Gewichte veranlassen, um auf Annahme oder Nichtannahme dieses Theils des Gesetzbuchs Einfluß äußern zu können . . . . "

Das H.-G.-B. hat hiernach einen Mittelweg eingeschlagen, d. h. prinzipiell zwar die vertragsmäßige Beschränkung der Haftpflicht den Bahnen verboten (Art. 423), aber ausnahmsweise für gewisse — durch Bedürfniß und Erfahrung festgestellte — Fälle gestattet (Art. 424—431).

Durch die Einführung des deutsch. H.-G.-B.'s in Deutschland und Oesterreich wurde die Bildung eines neuen, den Vorschriften desselben entsprechenden Vereinsgüterreglements und die Umgestaltung der die Haftpflicht beim Gepäcktransport betreffenden Bestimmungen des Vereinspersonen- &c. Reglements erforderlich.

Was zunächst den Entwurf eines neuen Vereins-Güterreglements an Stelle des Reglements vom 1. Dezember 1856 (s. oben S. 141) anlangt, so wurde derselbe unter Benutzung eines bereits von der Generalversammlung zu Danzig (30./31. Juli 1860) und zu Hamburg (12.—15. Dezember 1860) bearbeiteten Entwurfs in den Generalversammlungen zu Köln (26.—28. August 1861) und Dresden (10. Februar 1862) durchberathen und provisorisch angenommen. Nach dem zugehörigen Uebereinkommen sollte dieses neue Vereins-Güterreglement von 1862 zu derselben Zeit für die deutschen Eisenbahnen in Kraft und das ältere Reglement vom 1. Dezember 1856 außer Kraft treten, in welcher das deutsche H.-G.-B. Gesetzeskraft erlangt. Dieser Bestimmung gemäß ist das Reglement vorerst provisorisch in Preußen und Sachsen mit dem 1. März 1862, in Bayern mit dem 1. Juli 1862 und in Oesterreich mit dem 1. Juli 1863 in Geltung gesetzt, sodann aber durch den Beschluß der Generalversammlung zu Hannover (9./10. August 1864) definitiv für sämmtliche Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen angenommen und zugleich mit dem neu redigirten Uebereinkommen als:

„Reglement für den Vereins-Güterverkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. März 1865"

publizirt worden. (D. E.-Z. 1864 S. 399, 412, Pr. Min.-Bl. d. i. V. 1865 S. 261 ff.).

Der Entwurf eines neuen Vereinspersonen- &c. Reglements an Stelle des unterm 1. Juli 1859 (s. oben S. 141) eingeführten wurde zuerst in der Generalversammlung zu Amsterdam (28.—30. Juli 1862) zur Berathung gestellt, sodann die Berathung in der Generalversammlung zu Salzburg (3./4. August 1863) fortgesetzt, aber erst zu Hannover (9./10. August 1864) zum Abschlusse gebracht und hierauf der Entwurf als:

„Vereinsreglement für den Personen- &c. Verkehr auf den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. März 1865"

endgültig eingeführt. (Pr. Min.-Bl. d. i. V. 1865 S. 251 ff.)

In den Jahren 1865—1870 haben diese Vereinsreglements nur unerhebliche Abänderungen erfahren. (Vgl. Nr. IV. u. V. der Tag.-Ord. der Gener.-Vers. zu Mainz 29.—31. Juli 1867 und Nr. III. u. V. der Tag.-Ord. der Gener.-Vers. zu Wien vom 19.—21. Juli 1869.)

Erst die Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 und später die Verfassung des Deutsches Reiches vom 16. April 1871 riefen auf diesem Gebiete eine lebhaftere Bewegung und Umgestaltung hervor. Die Verfassung des Norddeutschen Bundes überwies ebenso wie später die Reichsverfassung in Art. 4 Nr. 7 der Beaufsichtigung Seitens des Bundes (bez. Reiches) und der Gesetzgebung desselben: „das Eisenbahnwesen (in Bayern vorbehaltlich der Bestimmung im Art. 46) im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs" und in weiterer Ausführung dieser Fundamentalbestimmung verordnete Art. 45 der Verfassung:

> „daß dem Reiche die Kontrole über das Tarifwesen zusteht und dasselbe namentlich dahin wirken wird, daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements eingeführt werden."

Diese Verfassungsbestimmung verlieh dem Bunde (bez. Reiche) nicht nur die Pflicht, sondern auch das Recht, im Rahmen des zum Bundes- bez. Reichsgesetz erklärten deutsch. H.-G.-B.'s ein einheitliches Betriebsreglement für sämmtliche Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde — mittelst Bekanntmachung vom 10. Juni 1870 — einzuführen.

Vgl. das Erk. des I. Sen. des R.-O.-H.-G. vom 2. Juni 1876, Entsch. Bd. 21 S. 60 ff.

Zwar waren, wie oben dargestellt, einheitliche Betriebsreglements für die Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen durch den Verein derselben für den Güter- und Personen- 2c. Verkehr erst wenige Jahre vorher eingeführt worden. Indeß beruhte diese einheitliche Regelung doch nur auf der freien Vereinbarung der zu jenem Vereine gehörigen Eisenbahnen und konnte durch Kündigung Seitens jeder einzelnen Bahn gestört werden. Aus diesem Grunde war die obligatorische Einführung eines einheitlichen Betriebsreglements auf Grund der verfassungsmäßigen Befugniß des Bundesraths ein dringendes Bedürfniß für die einheitliche und konstante Fortentwicklung des deutschen Eisenbahntransportrechts.

Abgesehen jedoch von der obligatorischen Natur des Betriebsreglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde lag es in der Natur der Sache, daß dasselbe sich materiell in allen wesentlichen Punkten an die Bestimmungen des Vereins-Güterreglements und des Vereinspersonen- 2c. Reglements vom 1. März 1865 anlehnte, zumal diese unter Mitwirkung der Bundesregierungen und Zugrundelegung des deutsch. H.-G.-B.'s von den deutschen Eisenbahnverwaltungen in sachverständigster Weise und in Berücksichtigung aller Erfahrungen auf diesem Gebiete aufgestellt worden waren.

In formeller Beziehung trat insofern eine bemerkenswerthe Aenderung ein, als die Bestimmung des Vereinspersonenreglements und des Vereinsgüterreglements in ein Reglement verschmolzen wurden, welches nunmehr den Titel führte:

> „Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870."

Der Bundesrath dehnte — nach der inzwischen erfolgten Konstituirung des Deutschen Reiches — dieses Reglement durch die zugleich einige Abänderungen enthaltende Bekanntmachung vom 22. Dezember 1871 mit dem 1. Januar 1872 auch auf die Bahnen von Württemberg, Baden, Südhessen und Elsaß-Lothringen aus. Auch Bayern führte dasselbe — und zwar mit Rücksicht auf sein Reservat-

recht selbstständig — mit dem 1. Januar 1872 gleichlautend ein, so daß die Geltung desselben sich von diesem Tage an über alle deutschen Staaten erstreckte.

Die obligatorische Einführung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde konnte auf die beiden Vereinsreglements vom 1. März 1865 nicht ohne erheblichen Einfluß bleiben. Zunächst erschien es sogar zweifelhaft, ob dieselben nunmehr nicht überhaupt überflüssig und deshalb gänzlich aufzuheben seien. Demgegenüber wurde aber erwogen, daß die Geltung des Vereinsreglements sich auch auf eine große Anzahl außerdeutscher, dem Norddeutschen Reglement nicht unterworfener Bahnen erstreckten und mithin im Interesse des einheitlichen Vereinsverkehrs aufrecht erhalten werden müßten, sowie ferner, daß das Norddeutsche Reglement die Einführung für das Publikum günstigerer Bestimmungen nicht ausschlösse. Vornehmlich aus diesen Gründen wurde vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltung in der Generalversammlung zu Berlin (14.—16. August 1871 Nr. III. u. III.a. der Tagesordnung) die Einführung des Norddeutschen (später deutschen) Reglements als Vereinsreglement an Stelle der beiden Vereinsreglements von 1865 beschlossen.

Noch ehe jedoch dieser Beschluß zur Ausführung gelangte, hatte auch die Oesterreich-Ungarische Regierung die Einführung eines neuen Betriebsreglements von Staatswegen eingeleitet. In Oesterreich hatte bis dahin noch das vielfach lückenhafte und unzureichende Reglement von 1863 gegolten. Im März 1871 sah sich jedoch die Wiener Handelskammer durch die täglichen Klagen des Handelsstandes über die Mängel des Transportwesens und den Ruf nach zeitgemäßen Reformen veranlaßt, eine allgemeine Eisenbahnenquete einzuberufen, zu welcher Delegirte der sämmtlichen Oesterreich-Ungarischen Handelskammern und Eisenbahnverwaltungen zugezogen wurden. Die 2. Sektion dieser Enquete arbeitete unter Zugrundelegung des Norddeutschen Bundesreglements vom 10. Juni 1870/1. Januar 1872 ein neues Reglement aus, welches mehrfache, theils sachliche, theils stylistische Aenderungen und Zusätze enthielt. Dieser Entwurf wurde von der Wiener Handelskammer mittelst einer Denkschrift im Januar 1872 dem Oesterreichischen Handelsminister vorgelegt und durch Verordnung des Oesterreichischen Handels- und des Ungarischen Kommunikationsministeriums vom 1. Juli 1872 (also ohne Mitwirkung der Legislative) als

„Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder bezw. der Länder der Ungarischen Krone"

erlassen und trat am 1. August 1872 in Kraft.

Vgl. über die Verhandlung der Wiener Transportenquete D. E.-Z. 1871 S. 943, 944, 955, 991, 992 und Epstein, Oesterr. Betriebs-Reglement von 1872, Einl. S. VI.—VIII.

Für den Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen waren sonach mit dem Jahre 1872 zwei staatlich mit obligatorischer Wirkung versehene Betriebsreglements, das Deutsche und das Oesterreich-Ungarische, in Geltung getreten, welche, wenngleich prinzipiell und im Wesentlichen übereinstimmend, doch auch in einzelnen Bestimmungen mannigfach von einander abwichen. Dieser Umstand veranlaßte den Verein im Interesse einheitlicher Betriebsvorschriften für alle zugehörigen Bahnen ein neues Vereinsreglement auszuarbeiten, welches hauptsächlich den Zweck hatte, die zwischen dem Deutschen und Oesterreich-Ungarischen Reglement bestehenden Verschiedenheiten für die Vereinsverwaltungen auszugleichen. Der von einer Vereinskommission ausgearbeitete Entwurf wurde in der Generalversammlung zu Frankfurt a. M.

(21./22. Januar 1873) angenommen und nach deren Beschluß der Oesterreichischen und Deutschen Regierung mit der Bitte vorgelegt, denselben bei den etwaigen Entschließungen über Aenderungen des Deutschen und Oesterreich-Ungarischen Reglements zu berücksichtigen, um für alle Vereinsverwaltungen ein thunlichst gleichlautendes Reglement zu erlangen. (Vgl. D. E.-Z. 1873 S. 465, 501, 521, 537 bis 541, 867.)

Die Deutsche Reichsregierung war inzwischen aus eigener Initiative der Frage einer Abänderung des deutschen Betriebsreglements in Folge zahlreicher Beschwerden, die seitens des Handelsstandes gegen einzelne Bestimmungen des Reglements erhoben worden waren, näher getreten. Es kam nun hinzu, daß, um die Herbeiführung einer durch die engen Verkehrsbeziehungen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns gebotenen, thunlichsten Uebereinstimmung in den Betriebsreglements beider Reiche vorzubereiten, eine eingehende Revision des Deutschen Reglements als eine dringende Nothwendigkeit sich herausstellte. Das Deutsche Reichskanzleramt ließ demgemäß einen Entwurf ausarbeiten, welchem neben dem Deutschen Reglement auch das Oesterreich-Ungarische Reglement vom 1. August 1872, ferner der von der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Frankfurt a. M. (1873) beschlossene Entwurf, sowie zahlreiche Denkschriften und Gutachten der Deutschen Handels- und Gewerbekammern zu Grunde gelegt wurden. Dieser revidirte Entwurf wurde sodann dem durch das Reichsgesetz vom 23. Juni 1873 eingesetzten Reichseisenbahnamt zur weiteren Berathung überwiesen, welche unter Zuziehung von Vertretern des Deutschen Handelstages und des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 10. September 1873 zu Berlin stattfand. Der aus dieser Berathung hervorgegangene, vom Reichseisenbahnamte aufgestellte Entwurf wurde vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in mehreren Generalversammlungen und Konferenzen (Generalversammlung zu Heidelberg 22. September 1873 — Kommissionsberathung zu Berlin 18./19. Oktober 1873 — Generalversammlung zu Berlin 3./4. November 1873) weiteren eingehenden Erörterungen unterworfen und der hiernach neu redigirte Entwurf der Deutschen und Oesterreich-Ungarischen Regierung vom Vereine zur Berücksichtigung übermittelt. (Vgl. D. E.-Z. 1873 S. 978—980, 1033—1036, 1061—1064, 1073—1077, 1097—1101, 1104 bis 1107, 1117, 1118, 1125—1128.) Dieser Entwurf wurde hierauf von Kommissarien beider Regierungen weiteren Verhandlungen unterzogen (D. E.-Z. 1874 S. 380), und, nachdem über eine Anzahl Abänderungen Einvernehmen erzielt worden (vgl. die Darstellung der Unterschiede der beiden staatlichen Reglements von dem Entwurfe des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in der D. E.-Z. 1873 Nr. 42 ff. S. 465 ff. und von dem Entwurfe des Deutschen Reichseisenbahnamtes. D. E.-Z. 1873 Nr. 90 ff. S. 1033 ff., 1874 S. 552—554), als das Ergebniß einer Vereinbarung zwischen den Centralbehörden beider Reiche in wesentlich übereinstimmendem Wortlaute angenommen und für Deutschland als:

„Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874" (Centr.-Blatt f. d. Deutsche Reich 1874 Nr. 21 S. 179 f.),

für Oesterreich-Ungarn als:

„Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder (bezw. der Länder der Ungarischen Krone) vom 10. Juni 1874" (XXVI. Stück des Oesterreichischen Reichsgesetzblattes

vom 10. Juni 1874 Nr. 75 und Amtsblatt für die Länder der Ungarischen Krone vom 10. Juni 1874)

— beide mit Gültigkeit vom 1. Juli 1874 — publizirt. Auch Bayern hat das Deutsche Reglement mit dem 1. Juli 1874 für seine Eisenbahnen eingeführt (Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern 1874 Nr. 30 S. 337 f.). Die Abweichungen des Deutschen und Oesterreich-Ungarischen Reglements betreffen theils Zusätze für den internen Verkehr zu den §§. 43 und 48, theils sind sie durch die Verschiedenheit der Maaß-, Gewichts- und Münzsysteme bedingt.

Durch das Inkrafttreten des Deutschen und des Oesterreich-Ungarischen Betriebs-Reglements von 1874 wurden viele Bestimmungen des Vereins-Reglements hinfällig und es trat daher die Nothwendigkeit einer umfassenden Aenderung desselben dringend hervor. Nachdem die mit der Berathung hierüber beauftragte Vereins-Kommission unter Zugrundelegung des Deutschen und Oesterreich-Ungarischen Reglements einen bezüglichen Entwurf zu Harzburg unterm 17. August 1874 ausgearbeitet hatte (D. E.-Z. 1874 S. 983 ff.), wurde derselbe in den Generalversammlungen des Vereins zu Budapest (28. September bis 1. Oktober 1874 Nr. VIII. bis XIV b. der Tagesordnung) und Bremen (2.—4. August 1875 Nr. III. der Tagesordnung) durchberathen. Aus diesen Berathungen ging das:

„Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Gültig vom 1. Juni 1876."

hervor. Gleichzeitig publizirte der Verein ein in Rücksicht auf dieses neue Vereins-Betriebs-Reglement durch eine Kommission (zu Dresden 19. Juli 1875) neu entworfenes, von der Generalversammlung zu Bremen (2.—4. August 1875 Nr. IV. Tagesordnung) angenommenes Uebereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereins „Deutscher Eisenbahnverwaltungen" (gültig vom 1. Juni 1876).

In den folgenden Jahren wurde den gewonnenen Erfahrungen gemäß sowohl das Deutsche Reglement vom 11. Mai 1874 wie auch das Oesterreich-Ungarische Reglement vom 10. Juni 1874 allmählig durch mannigfache Aenderungen und Ergänzungen, als deren wichtigste die Einführung eines neuen Frachtbriefformulars und die gänzliche Umgestaltung des § 48 zu bezeichnen sind, weiter ausgebaut.

Vgl. die mit Berücksichtigung aller bis zum Jahre 1881 in Kraft getretenen Aenderungen und Ergänzungen publizirte Ausgabe des Deutschen Reglements vom 10. Mai 1874: Elberfeld Sam. Lucas. August 1881. und des Oesterr. Regl. vom 10. Juni 1874 (Amtl. Ausgabe) Wien 1881.

Dementsprechend wurde auch das Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und das zugehörige Uebereinkommen durch zahlreiche in den Generalversammlungen zu München (31. Juli 1876 IV. u. VI. der Tagesordnung), im Haag (19./20. Juli 1877 III.—VI. der Tagesordnung), zu Hamburg (1./2. August 1878 III. u. IV.), Salzburg (28./29. Juli 1879 III.—VI. u. IX.) und Baden-Baden (2.—4. August 1880 VIII. u. IX.) beschlossene Nachträge mit den in dem Deutschen und Oesterreich-Ungarischen Betriebs-Reglement eingetretenen Modifikationen und Ergänzungen fortgesetzt im Einklange erhalten und in der letztbezeichneten Generalversammlung zu Baden-Baden neue Ausgaben des Vereins-Betriebs-Reglements und des zugehörigen Uebereinkommens beschlossen, welche dem Beschlusse gemäß mit Gültigkeit vom 1. Januar 1881 publizirt worden sind.

Auch diese neuen Ausgaben haben bereits durch einige, vornehmlich in den Generalversammlungen zu Köln (28./29. Juli 1881 IV.—VIIb.) und zu Breslau (31. Juli, 1. August 1882 VII. und VIII.) beschlossene Nachträge mehrfache Aenderungen erfahren.

Vgl. die Nachträge zum Vereins-Betriebs-Reglement vom 1. Januar 1881: I. vom 1. August 1881, II. vom 1. Oktober 1881, III. vom Januar 1882, IV. vom 15. April 1882, und zum Uebereinkommen vom 1. Januar 1881: I. vom 1. Januar 1881, II. vom Oktober 1881, III. vom 1. April 1882, IV. vom 1. Dezember 1882.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 422.

Eine Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, kann die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke nicht verweigern, insofern:

1. **die Güter an sich oder vermöge ihrer Verpackung, nach den Reglements, und im Falle die letzteren fehlen oder keinen Anhalt gewähren, nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn zum Transport sich eignen,**
2. **der Absender in Bezug auf die Fracht, die Auflieferung der Güter und die sonstigen den Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwirft,**
3. **die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports genügen.**

Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, die Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis die Beförderung derselben geschehen kann.

In Ansehung der Zeit der Beförderung darf kein Absender vor dem Andern ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen, oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden.

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Zusatz 1.

Eisenbahn-Betriebs-Reglement:

(deutsch. Regl. vom 11. Mai 1874, Oesterr.-Ungar.-Regl. vom 10. Juni 1874, Vereins-Regl. vom 1. Juni 1876 bez. 1. Januar 1881):

Bekanntmachung

betreffend das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Vom 11. Mai 1874.

In Ausführung des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundes-

rath des Deutschen Reichs an Stelle des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870 (Bundesgesetzblatt pro 1870 Seite 419) und der Nachträge zu demselben vom 22. Dezember 1871 (Reichsgesetzblatt pro 1871 Seite 473) und vom 5. August 1872 (Reichsgesetzblatt pro 1872 Seite 360) das nachfolgende

Betriebs-Reglement

für die Eisenbahnen Deutschlands

beschlossen:[1])

Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern, kommen vom 1. Juli 1874 ab auf sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands im Lokal- und Verbandverkehr, sowie im Verkehr von Bahn zu Bahn zur Anwendung.[2])

---

[1]) Abweichend lautet die Eingangsbestimmung des Oesterr.-Ungar. Regl. vom 10. Juni 1874

Verordnung des k. k. Handelsministers
vom 10. Juni 1874,
betreffend die Einführung eines neuen Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.
(Veröffentlicht im Reichs-Gesetzblatt.)

Auf Grund des Artikels VIII. des Gesetzes vom 24. Dezember 1867 (R.-G.-Bl. 4 vom Jahre 18..) hat das nachstehende Betriebs-Reglement auf sämmtlichen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder vom 1. Juli 1874 ab in Wirksamkeit zu treten.

Mit demselben Tage wird das mittels Verordnung vom 1. Juli 1872 (R.-G.-Bl. 90) eingeführte Betriebs-Reglement außer Kraft gesetzt.

Die derzeit gültigen Frachtbriefformulare sind bis Ende Dezember 1874 zuzulassen. Vom 1. Januar 1875 ab haben aber ausschließlich nur die im nachstehenden Betriebs-Reglement vorgeschriebenen Formulare in Anwendung zu kommen.*)

Der königlich Ungarische Kommunikationsminister, mit welchem ich dießfalls das Einvernehmen gepflogen habe, trifft unter Einem die gleiche Anordnung für die Eisenbahnen der Länder der Ungarischen Krone.

Wien, am 10. Juni 1874.

Der k. k. Handelsminister:
Banhans m. p.

Für Ungarn erfolgte die Veröffentlichung durch das „Amtsblatt für die Länder der Ungarischen Krone".

---

*) In Folge Verordnung vom 30. April 1878 R.-G.-Bl. Nr. 38, sind mit dem 1. Januar 187. neue Frachtbriefformulare eingeführt worden.

[2]) Abweichend lautet die Eingangsbestimmung des Vereins-Reglements vom 1. Juni 1876 bezw. 1. Januar 1881:

Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern kommen auf sämmtlichen Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für denjenigen gegenseitigen Verkehr zur Anwendung, welcher die Grenzen des Deutschen Reiches oder der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie überschreitet.

Spezialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahnverbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

Spezialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahnverbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht in Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

I. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1.

Pflichten des Dienstpersonals.

Das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal ist zu einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen Benehmen gegen das Publikum, sowie ferner verpflichtet, sich innerhalb der ihm angewiesenen Dienstgrenzen gefällig zu bezeigen.

Dasselbe hat die ordnungsmäßigen Dienstleistungen unentgeldlich zu verrichten; es ist ihm strenge untersagt, für solche vom Publikum ein Geschenk anzunehmen.

Dem Dienstpersonal ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehrs mit dem Publikum verboten.

§. 2.

Rechte des Dienstpersonals.

Den dienstlichen Anordnungen des in Uniform befindlichen, mit Dienstabzeichen oder mit einer Legitimation versehenen Dienstpersonals ist das Publikum Folge zu leisten verbunden.

§. 3.

Entscheidung von Streitigkeiten.

Streitigkeiten zwischen dem Publikum und dem Dienstpersonal entscheidet auf den Stationen der Stationsvorsteher, während der Fahrt der Zugführer.

§. 4.

Beschwerdeführung.

Beschwerden können bei den Dienstvorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht, auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Werden durch einzelne oder mehrere der Regierungen der an dem Vereinsgebiete betheiligten Staaten Bestimmungen polizeilicher Natur zum Betriebs-Reglement über die Beförderung von Personen, Gütern 2c. erlassen, insbesondere auch über die vom Eisenbahntransporte ausgeschlossenen oder bedingt zugelassenen Gegenstände, so haben dergleichen Vorschriften auch für den Vereinsverkehr, sofern derselbe das betreffene staatliche Gebiet berührt, Gültigkeit und sind demgemäß von dem Absender zu beachten.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins wird polizeiliche Vorschriften der vorbezeichneten Art unter Bezeichnung des bezw. der staatlichen Gebiete, für welche sie erlassen, als Nachträge zum Vereins-Betriebs-Reglement in der sub IV. daselbst vorgeschriebenen Form publiziren.

Die Verwaltung hat baldmöglichst auf alle Beschwerden zu antworten, welche unter Angabe des Namens und des Wohnorts des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden über einen Dienstthuenden müssen dessen thunlichst genaue Bezeichnung nach dem Namen oder der Nummer oder einem Uniformmerkmale enthalten.

§. 5.

Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme der dazu nach den Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements befugten Personen, untersagt.

§. 6.

Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte. Zahlungsmittel.

Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen kann verweigert werden, wenn außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder die regelmäßigen Transportmittel nicht ausreichen.

Als Zahlungsmittel ist überall das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluß der Scheidemünze, zu dem von der Eisenbahnverwaltung festgesetzten und bei jeder Expedition durch Anschlag publizirten Kurse anzunehmen, insoweit der Annahme ein gesetzliches Verbot nicht entgegensteht.

II. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

§§. 7 bis 45

(mitgetheilt bei Art. 425.)

III. Beförderung von Gütern.

§. 46.

Beförderung von Gütern[1])

Der Transport von Gütern erfolgt von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne daß es behufs des Uebergangs von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungsadresse bedarf.

§. 47.

Uebernahme von Gütern.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transport zu übernehmen, welches nicht ordnungsmäßig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine

[1]) Die Ueberschrift des Oesterr.-Ungar. Regl. lautet: „Uebergang von Bahn zu Bahn". Der § 46 des Vereins-Regl. ist ohne Ueberschrift.

Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt. In dieser Erklärung sind die einzelnen Kolli zu spezifiziren und zu beschreiben.

Für die von dem Versender hinsichtlich des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung abzugebende Erklärung ist der Wortlaut durch ein Formular vorgeschrieben (cfr. Anlage A.), welches in den Expeditionen bereit gehalten wird.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Kolli müssen mit den desfallsigen Angaben im Frachtbriefe (cfr. §. 50 Nr. 3) genau übereinstimmen. Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, daß seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet.[1])

Anlage A. (zum § 47).

Erklärung.[2])

Die Güterexpedition der .... Eisenbahn zu .... hat auf ....
Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahnbeförderung nach ....
.... von .... angenommen, nämlich:

....

....

....

.... erkenne .... hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter unverpackt mit folgenden Mängeln in der Verpackung, nämlich ....

....

....

....

....

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von ....
.... anerkannt ist.

.... den .... ten .... 18 ....

[1]) Dieser Satz bildet in der amtl. Ausgabe des Oesterr.-Ungar. Regl. (1881) ein besonderes Alinea (4).

[2]) Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Kollis bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

§ 48.

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. alle solche Güter, die — wegen ihres Gewichts oder Umfangs, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft — nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn sich zum Transport nicht eignen;
2. die postzwangspflichtigen Gegenstände;
3. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage D.[1]) Anwendung finden, insbesondere:
   a) Nitroglyzerin (Sprengöl) als solches, abtropfbare Gemische von Nitroglyzerin mit an sich explosiven Stoffen (wegen Spreng gelatine- und Gelatinedynamitpatronen, vgl. Anlage D. Nr. I.);[2])
   b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglyzerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse (wegen Dynamitpatronen vergl. Anlage D. Nr. I.);[3])
   c) pikrinsaure Salze sowie explosive Gemische, welche pikrinsaure und chlorsaure Salze enthalten;
   d) Knallquellsilber (wegen Zündungen und Zündhütchen vergl. Anlage D. Nr. I. und III.), Knallsilber und Knallgold, sowie die damit dargestellten Präparate;
   e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten, namentlich Zündblättchen (amorces);
   f) geladene Schußwaffen.

B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:

1. Die in Anlage D. bezeichneten Gegenstände.

   Für deren Annahme und Beförderung sind die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen maßgebend.

---

[1]) Die Anlage D. ist wegen der fortgesetzten Aenderungen, welchen sie unterliegt, hier nicht mit zum Abdrucke gebracht. Die neueste Fassung der Anl. D. für das Deutsche Regl. ist publizirt im Centr.-Bl. für das Deutsche Reich 1881 und im Preuß. Eisenb.-Verord.-Bl. 1881 S. 227 f. (Nachtrag vom 30. März 1882 im Centr.-Bl. 1882 Nr. 13); — für das Oesterreich-Ungar. Regl. in dem 1. Nachtrage zur amtl. Ausgabe von 1881 enthalten im XXXVIII. Stücke des R.-G.-Bl. unter Nr. 100; — für das Vereins-Regl. in den Nachträgen I—IV. der vom 1. Januar 1881 ab gültigen Ausgabe.

[2]) Oesterr.-Ungar. Regl abweichend: „a. Nitroglyzerin (Sprengöl) als solches, sowie alle Nitroglyzerinpräparate, deren Eisenbahntransport für Oesterreich und Ungarn nicht ausdrücklich durch eine spezielle Verfügung gestattet ist";

[3]) Oesterr.-Ungar. Regl. abweichend: „b. nicht abtropfbare Gemische von Nitroglyzerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse, sofern nicht in Oesterreich und Ungarn eine besondere Bewilligung gegeben war (wegen Dynamitpatronen vergleiche Anlage D. Nr. I.)";

2. Gold- und Silberbarren, Platina, gemünztes und Papiergeld, geldwerthe Papiere, Dokumente, ferner Pretiosen, wie Edelsteine, ächte Perlen und dergleichen.

   Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn.

3. Gemälde und andere Kunstgegenstände.[1])

   Zur Uebernahme der Beförderung ist die Eisenbahnverwaltung nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe enthalten ist.

4. Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht.

   Die Beförderung solcher Gegenstände kann von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

C. Wer Gegenstände der unter Lit. A. Nr. 1 dieses Paragraphen oder der in Anlage D. erwähnten Art unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgiebt, oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln außer Acht läßt, hat neben den durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Kilogramm des Bruttogewichts solcher Versandstücke eine schon durch die Auflieferung verwirkte Konventionalstrafe von 12 Mark[2]) zu erlegen, und haftet außerdem für allen etwa entstehenden Schaden.

§ 55.

Annahme der Güter.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann, namentlich also nicht, insofern die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transports nicht genügen.

Die[3]) Eisenbahn ist jedoch gehalten, die zugeführten Güter, soweit die disponiblen Räumlichkeiten zureichen, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalt deponiren zu lassen, daß die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief (cfr. § 49) erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist. Der Aufgeber hat im Frachtbriefe sein Einverständniß zu erklären, daß die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe.

[1]) Oesterr.-Ungar. Regl. abweichend: „3. Gemälde und andere Kunstgegenstände, dann Antiquitäten."

[2]) Oesterreich: sechs Gulden. — Ungarn: für jedes Pfund .... drei Gulden.

[3]) In der amtl. Ausgabe des Oesterr.-Ungar. Regl. (1881) bildet der ganze § 55 nur ein Alinea.

§ 56 Alinea 6 und 7.

Auflieferung der Güter und Beförderung.

6. In Ansehung der Zeit der Beförderung der Güter bildet die Reihenfolge der Auflieferung die Regel und darf kein Absender vor dem andern ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden. Zuwiderhandlungen begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

7. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, solche Einrichtungen zu treffen, daß die Reihenfolge der Güterabfertigung konstatirt werden kann.

Zusatz 2.

Uebereinkommen:

(Zu § 46 des Vereins-Betriebs-Reglement.)

Art. 11.

Im direkten Verkehre bewirkt die anbringende Bahn die Uebergabe der beladenen Wagen oder der Einzelgüter dadurch, daß sie dieselben in der allgemein gültigen oder nach der für den einzelnen Fall in Frage kommenden speziell vereinbarten Art und Beschaffenheit an die dafür vereinbarte Uebergabestelle (ankommenden Zug, Güterschuppen, Bahnhofsgeleise) bringt, vorausgesetzt, daß die übernehmende Bahn davon Kenntniß hat.

Als ein Hinderniß bei der Uebergabe soll ein Verschluß der Wagen mittelst Schlösser, zu welchen Schlüssel nicht vorhanden sind, von der übernehmenden Bahn nicht erachtet werden dürfen, indessen ist letztere, wie jede im Transport nachfolgende Bahn berechtigt, die Schlösser für Rechnung und auf Gefahr derjenigen Verwaltung, in deren Bahnbereiche der Verschluß erfolgt ist, nöthigenfalls öffnen zu lassen.

Als übernahmefähig braucht die übernehmende Bahn nur solche Sendungen anzuerkennen, welche betriebs- und transportfähig beschaffen, deren Abfertigung vereinbarungsgemäß geschehen, und zu denen vollständige Begleit- und Ueberweisungspapiere offerirt sind.

Die übernehmende Bahn hat, soweit dies zur ungestörten weiteren Uebergabe erforderlich ist, die ihr übergebenen Güter von der Uebergabestelle ungesäumt und so zu entfernen, daß die übergebende Bahn in der Zuführung weiterer Güter nicht behindert wird.

Die angrenzenden Verwaltungen haben Vereinbarungen zu treffen, daß und wie Mängel, Unterlassungen und Hindernisse bei der Uebergabe konstatirt werden, und welche Folgen sie haben sollen. Ueber die vollendete Uebergabe hat die übernehmende Bahn zu quittiren.

Hiernach zurückzuweisende Güter hat die anbringende Bahn wieder zurückzunehmen.

Als allgemein gültige Vereinbarungen sind in erster Reihe und insbesondere Mangels spezieller Abkommen neben den reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen die in Betracht kommenden Verbandsverabredungen,

das etwa acceptirte Plombirübereinkommen, die Vereinbarungen wegen Verschleppungen, Beschädigungen und Verluste und das Wagenregulativ zu beachten.

Hierdurch bestimmt es sich auch, inwieweit die übernehmende Bahn spezielle Uebergabe beanspruchen darf. Mängel, welche die Uebernahme verhindern, sind durch die übergebende Bahn oder auf deren Kosten zu beseitigen. Zu vgl. jedoch Art. 13.

Art. 12.

Beim Uebergange des Guts von einer Bahn zur anderen können beide Verwaltungen verlangen, daß zum Zeichen der geschehenen Uebernahme bez. Uebergabe die Frachtbriefe mit Datum- und Stundenstempel versehen werden.

Art. 13.

Innerhalb einer Verbandsstrecke soll im Mangel einer entgegenstehenden Vereinbarung spezielle Uebergabe nur bei gleichzeitiger spezieller Zollrevision oder in dem Falle verlangt werden, wenn Umstände vorliegen, welche auf einen Verlust oder eine Beschädigung schließen lassen.

(Zu §§ 46 u. 47 des Vereins-Betriebs-Reglements.)

Art. 14.

Jeder Verwaltung steht es frei, bei der Uebernahme des Guts das Fehlen der Verpackung, sofern das Gut seiner Natur nach eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, sowie Mängel der Verpackung zu rügen. Durch eine solche Rüge schützt sich die übernehmende Verwaltung der übergebenden gegenüber ganz so gegen jede Theilnahme an Entschädigungsansprüchen, als wenn der Absender das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung durch eine Erklärung auf dem Frachtbriefe anerkannt hätte. Sollte keine spezielle Uebergabe beim Uebergange des Guts von einer Bahn zur andern stattgefunden haben, so bleibt die annehmende Verwaltung der im Transporte nachfolgenden für die ohne Vorbehalt erfolgte Uebernahme gar nicht oder mangelhaft verpackten Guts verantwortlich.

Alle Verwaltungen werden verlangen, daß Seitens der Versender Stückgüter, mit Ausnahme der in den Seehafenplätzen zum Versand gelangenden, mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeiten gestattet. Nicht oder unvollständig bezeichnete Güter werden zurückgewiesen. Sofern jedoch die Versender die Anbringung der Bezeichnung durch die Beamten der Eisenbahnverwaltung wünschen, soll diesem Wunsche gegen Zahlung einer im Tarif enthaltenen Gebühr stattgegeben werden.

Wegen der Verladung von Brettern, Bohlen und ähnlichem Schnittholz, Langholz, Schienen, Langeisen, Eisenkonstruktionen, Dampfkesseln ꝛc., sowie von losem Heu, Stroh, Tabak, Baumrinde ꝛc. auf offenen Eisenbahnwagen sind besondere Vereinbarungen getroffen worden, welche in dem Anhange III. enthalten sind.

(Zu § 48 des Vereins-Betriebs-Reglements.)

Art. 15.

Bei Einhebung der Konventionalstrafe für falsche oder ungenaue Deklaration der vom Transporte gänzlich ausgeschlossenen oder nur unter Beobachtung gewisser Bedingungen zugelassenen Gegenstände und im Falle der Zusammenpackung solcher Gegenstände mit anderen, der Beschränkung des § 48 des Betriebsreglements nicht unterliegenden Gegenständen ist das Gesammtgewicht des betreffenden Kollo, einschließlich somit des Gewichts der mitverpackten, der Beschränkung des § 48 nicht unterliegenden Gegenstände, zur Berechnung zu ziehen.

In Betreff der Zulässigkeit der eilgutmäßigen Beförderung der Güter, einschließlich der nur bedingungsweise zur Beförderung auf den Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände, entscheidet nach pflichtmäßigem Ermessen auf Grund der gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen die Expedition der Annahmestation ausschließlich. Die Anschlußbahnen sind zur Zurückweisung von Eilgutsendungen, welche von einer Vorbahn zur Uebernahme angeboten werden, nicht befugt, es sei denn, daß positive Vorschriften über Verpackung &c. unbeachtet geblieben wären.

Außer den durch Nr. I. der Anlage D zum Betriebsreglement (§ 48) von der eilgutmäßigen Beförderung überhaupt ausgeschlossenen Gegenständen sind jedoch von der eilgutmäßigen Beförderung als Stückgut ausgeschlossen die unter den Nummern VII., XI., XIII., XVI.–XXVI., XXVIII., XXXI.–XXXVIII. der vorerwähnten Anlage D aufgeführten Artikel. Kolli mit den unter Nr. XXXIX. l. c. besonders noch erwähnten geringeren Quantitäten bis zu 10 kg von den vorher unter den Nummern XVI., XVII., XX.–XXIII. aufgeführten Chemikalien sind dagegen bei Zusammenpackung unter sich resp. mit andern Gütern und bei Erfüllung der sonstigen hier gegebenen Vorschriften zum Eilguttransport zuzulassen.

Im Verkehre mit Oesterreich-Ungarn sind indessen außer den unter Nr. I. der Anlage D. zum Vereins-Betriebs-Reglement angeführten Gegenständen auch noch die unter Nr. II., III., XIV. u. XV. dieser Anlage genannten Artikel — mit Ausnahme der Zündhütchen für Schußwaffen, sowie der Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen — im Sinne der Anlage E. zum Vereins-Betriebs-Reglement von der eilgutmäßigen Beförderung überhaupt ausgeschlossen.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. Art. 326 Alin. 1. Motive des Preuß. Entw. S. 177. I. Lesg. Prot. S. 827-830. Entw. I. Lesg. Art. 339, 357. II. Lesg. Prot. S. 1230—1232. Entw. II. Lesg. Art. 376, 394. Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 12. Dezember 1859 Monita: Nr. 425, 426, 449—456. Zusammenstellung S. 68, 72–77. III. Lesg. Prot. S. 4671—4673 4676 bis 4683, 4689 f., 4699, 4700–4702, 4778 f., 5015—5043, 5105—5116, 5120—5124. Entw. III. Lesg. Art. 422.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des Handelsr. 1. Aufl. I., 1. §§ 31. 32 f. S. 194 f., I., 2 § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 ff. v. Rönne Ergänz. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Uebersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102-109, 113, 114. Endemann, Handelsr. § 10 S. 44 ff. Behrend, H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. § 1 u. § 46. Zu

Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 468—470. Endemann S. 755 f., 758, 759. Goldschmidt, Arch. f. civ. Praxis Bd. 41 S. 406—412. Zeitschr. f. d. ges. Handelsr. Bd. 4 S. 569 f., Bd. 26 S. 606 f. v. Hahn II. S. 508—524. Keyßner S. 477—481. C. F. Koch S. 424 428, Kowalzig S. 445, 446. Makower S. 413, 414. Puchelt II. S. 414—418. Wengler S. 403 bis 406. v. Rönne II. S. 514. v. Krävel S. 596—598. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 13 S. 455—458, 474. Gad S. 307 f., 310, 311. Gareis § 67 S. 365—368. Thöl, H. R. III. §§ 46 bis 53, 73—76 S. 150—153, Handelsr. Erört. 1882 S, 6—10, 28—39. Scheffer und Groß S. 451, 452. Brix S. 416—418. Wächter I. S. 292. Kuhn in Busch's Arch. Bd. 6 S. 399 f. Hillig S. 3—22 u. 53—56. W. Koch S. 6—11 u. 86—93 und Zeitschr. f. H.-R. Bd. 10 S. 63 f. Ruckdeschel S. 17 f., 55 f. Wehrmann § 1—4 S. 1—17. Kühlwetter S. 3, 4. Goldschmidt, Zeitschr. f. H.-R. Bd. 28 S. 441 f. Bering in Gruchot's Beitr. Bd. 21 S. 404—440. D. Jur.-Ztg. 1877 S. 689. D. E.-Z. 1877 S, 217—219. Beschorner, Eisenbahnr. S. 240 f. W. Koch, Deutschl. Eisenb. II. § 25 S. 149.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts: 4. Mai 1871 Bd. 2 S. 248. 13. Juni 1871 Bd. 3 S. 59. 25. Mai 1872 Bd. 6 S. 175. 12. November 1872 Bd. 8 S. 26. 15. Februar 1873 Bd. 9 S. 71. 18. April 1873 Bd. 10 S. 1. 20. März 1874 Bd. 13 S. 131. 13. Juni 1874 Bd. 13 S. 398. 30. November 1874 Bd. 16 S. 195. 30. November 1875 Bd. 19 S. 185. 9. Mai 1876 Bd. 20 S. 373. 11. Oktober 1876 Bd. 21 S. 58. 7. Juni 1876 Bd. 21 S. 108. 20. Oktober 1876 Bd. 21 S. 181. Entscheidungen des Reichsgerichts: 9. Juli 1880 Bd. 2 S. 56. 6. Mai 1881 Bd. 4 S. 74 (77). Entscheidungen des Oester. Obersten Gerichtshofes: 10. Dezember 1874. Epstein S. 322.

195) Prinzip und Entstehung des Art. 422.

Wenngleich der Hauptinhalt des vorliegenden Abschnittes darin besteht, die Autonomie der Eisenbahnen in Beziehung auf ihre Haftpflicht zu beschränken, und diese Beschränkung zu normiren, so haben doch außerdem noch zwei andere Verpflichtungen der Eisenbahnen in diesem Abschnitte gesetzlichen Ausdruck gefunden, welche nicht minder wichtige Beschränkungen der Vertragsfreiheit der Eisenbahnen involviren und deren Aufnahme man im Zusammenhange mit jener ersten für unerläßlich erachtete, nämlich:

1. die Pflicht der Eisenbahn, die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke unter gesetzlich bestimmten Voraussetzungen nicht zu verweigern, und
2. die Pflicht der Eisenbahn, in Ansehung der Zeit der Beförderung ohne einen gesetzlich bestimmten Grund keinen Absender vor dem Andern zu begünstigen. (Vgl. Thöl H.-R. III. § 173 S. 149.)

Zwar ist es — wie S. 140 f. bereits bemerkt, eigentlich Sache der staatsrechtlichen Gesetzgebung, die Aufsichtsgewalt des Staates derartig zu stärken, daß derselbe die Eisenbahnen zur Erfüllung dieser — ihrem Charakter als öffentliche Verkehrsstraßen entsprechenden — Verpflichtungen anzuhalten im Stande ist. Indeß ist es für zweckentsprechender und angemessener erachtet worden, diese Verpflichtungen zugleich zu privatrechtlichen zu machen und jedem Einzelnen ein civilrechtlich verfolgbares Recht zu geben.

Was die sub 2 bezeichnete Verpflichtung der Eisenbahn anlangt, so war bereits bei Berathung des von der Transportfrist handelnden Artikels 309 des Preußischen Entwurfs (jetzt Art. 394) in der I. und II. Lesung eine für alle Frachtführer geltende Bestimmung vorgeschlagen und angenommen worden,

> daß der Frachtführer unter gleichen Umständen den Transport thunlichst nach der Reihenfolge der Anmeldung der Frachtstücke zu bewirken hat.

(s. oben Bd. I. Anm. 29 S. 148, 149, Prot. I. Lesg. S. 786—788, Entw. I. Lesg. Art. 334 Alin. 2, II. Lesg. Prot. S. 1228, 1229, Entw. II. Lesg. Art. 370 Alin. 2.)

In III. Lesung wurde jedoch die Bestimmung in dieser generellen Fassung abgelehnt, nachdem hervorgehoben worden war, daß sie für gewöhnliche und kleinere Frachtführer wenig Werth habe und im Wesentlichen nur auf die Eisenbahnen berechnet sei, welchen dadurch eine gleichmäßige Behandlung des Publikums zur Pflicht gemacht und die Begünstigung des Einen vor dem Andern verboten werden solle. Solche Sätze gehörten aber mehr dem öffentlichen als dem Privatrechte an. (III. Lesung Prot. S. 4680—4683, Art. 394, 998.)

Nachdem man sich jedoch im Verlaufe der III. Lesung entschlossen, einen besonderen Abschnitt über das Frachtgeschäft der Eisenbahnen in das H.-G.-B. aufzunehmen und mehrere, eigentlich dem öffentlichen Rechte angehörige Sätze hierbei in das Privatrecht hineinzuziehen, wurde beantragt, den obigen Satz in der erweiterten und veränderten Fassung, wie sie sich im Art. 422 Alin. 3 des H.-G.-B. findet, in diesen Abschnitt aufzunehmen, und in Gemeinschaft mit dem eng damit zusammenhängenden und als Korrelat geltenden Satze,

> daß die Eisenbahn die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke nur unter gewissen, gesetzlich normirten Voraussetzungen verweigern darf,

an die Spitze des Abschnittes vom Eisenbahnfrachtgeschäft zu stellen. (Prot. S. 5037, 5038.)

Zur Begründung dieses Antrages wurde geltend gemacht: derselbe enthalte im Grunde gar keine neue Bestimmung, sondern nur eine entsprechende Reproposition des Art. 370 Abs. 2 des Entwurfs aus II. Lesung, auf welchen in den früheren Verhandlungen ein großer Werth gelegt worden sei. Bei der Verhandlung über diesen Absatz (vgl. Prot. S. 4680 ff.) sei von vielen Seiten anerkannt worden, daß derselbe nur in seiner bisherigen Fassung unhaltbar erscheine und daß es sich dabei in Wahrheit um den nur bei öffentlichen Transportanstalten anwendbaren, für diese aber auch allerdings wünschenswerthen Satz handle: es dürfe in Ansehung der Zeit der Beförderung der zum Transport aufgegebenen Güter kein Absender vor dem andern ohne genügende Gründe begünstigt werden. Hauptsächlich die gesetzliche Sanktionirung dieses Satzes sei der Zweck des vorliegenden Antrages. Der betreffenden Bestimmung würde jedoch gar keine praktische Bedeutsamkeit zukommen, wenn nicht der andere Satz die Grundlage derselben bilden würde, daß eine Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet worden, regelmäßig einen bei ihr nachgesuchten Transport von Gütern innerhalb ihres Bahnbezirks nicht verweigern dürfe, weil sonst in der willkürlichen Zurückweisung der Güter des einen oder des anderen Absenders ein indirektes Mittel zu Begünstigungen von der Art liege, wie sie durch die zuerst erwähnte Vorschrift vermieden werden sollten .... Der vorliegende Antrag sei zudem ganz unbedenklich. Denn er enthalte ja gar keinen Zwang für die Eisenbahnen, auch diejenigen Arten von Gütern, deren Transport besonders gefährlich oder beschwerend für dieselben sei, zum Transport zu übernehmen. Es bleibe den Bahnverwaltungen vielmehr ganz unbenommen, nach freiem Ermessen in ihren Reglements festzusetzen, daß sie diese oder jene Arten von Gütern überhaupt nicht zum Transport übernehmen wollten; ja selbst wenn die Reglements keine entsprechenden Bestimmungen enthielten, seien die Eisenbahnverwaltungen durch die in Rede stehende Vorschrift nicht gefährdet, weil es bei Entscheidung der Frage, ob eine Eisenbahnverwaltung gewisse ihr angebotene Güter zu übernehmen schuldig gewesen wäre, immer noch

darauf ankommen würde, ob die Güter nach dem bisherigen Gebrauch und den Einrichtungen der Bahn sich zum Transporte eigneten, weil ferner die Bahnverwaltung nur mit den regelmäßigen Transportmitteln die ihr angebotenen Güter zu befördern für verpflichtet erklärt werde, und, bevor die Möglichkeit der Ausführung des Transportes vorhanden sei, die Güter gar nicht anzunehmen und also auch nicht die Custodia derselben zu übernehmen gezwungen werden solle. Ungehöriges werde somit den Bahnverwaltungen durch den vorliegenden Antrag in keiner Weise zugemuthet, sondern es handle sich nur darum, daß den Eisenbahnverwaltungen das Recht nicht eingeräumt werde, einem einzelnen Absender einen Transport zu verweigern, den sie andern Absendern unweigerlich bewilligten. (Prot. S. 5038, 5039.)

Im weiteren Verlaufe der Berathung wurde sodann noch von mehreren Seiten hervorgehoben, daß der vorliegende Antrag in so lange keine civilrechtliche Bedeutung habe, als nicht ausgesprochen sei, daß diejenige Eisenbahnverwaltung, welche der Vorschrift zuwider handle, dem Betroffenen schadensersatzpflichtig sei, und deshalb beantragt, die vorgeschlagene Bestimmung noch durch diesen Satz zu ergänzen. (Prot. S. 5040, 5041.)

Diese Bemängelung wurde als zutreffend anerkannt und hierauf der in Rede stehende Antrag mit der Einschaltung: „bei Vermeidung des Schadensersatzes“ angenommen (Prot. S. 5042) und nach mehreren bei der Schlußberathung (Prot. S. 5106, 5107) vorgenommenen redaktionellen Aenderungen beibehalten. (Prot. S. 5120 Art. 395, Art 422 H.-G.-B.)

196) **Eine Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist, kann die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke nicht verweigern, insofern . . . . .**

Alinea 1 des Art. 422 spricht den Grundsatz aus, daß eine Eisenbahn die Eingehung eines Frachtgeschäfts für ihre Bahnstrecke nicht verweigern darf, insofern die in den folgenden Ziffern 1—3 vom Gesetze bezeichneten Voraussetzungen — und zwar zusammen, kumulativ, nicht etwa blos eine einzelne — erfüllt sind, d. h. es ist in der schärferen negativen Fassung die positive Verpflichtung der Eisenbahnen ausgesprochen, jeden ihnen angetragenen Frachtvertrag abzuschließen, falls nicht ein durch das Gesetz ausdrücklich zugelassener (ein rechtmäßiger: Gad S. 310) Ablehnungsgrund vorliegt. Dieser eigentlich in das öffentliche Recht gehörige (W. Koch S. 90, Hillig S. 54) Vertragszwang wurde durch Art. 422 H.-G.-B. den Eisenbahnen, wie sich aus den S. 160 angeführten Materialien ergiebt, auferlegt, weil er als ein nothwendiges Korrelat, eine unerläßliche Ergänzung zu dem im öffentlichen Verkehrsinteresse gegebenen, den Kernpunkt des vorliegenden Artikels (Alin. 3) bildenden Verbote der Begünstigung eines Absenders vor dem andern erschien. Denn dieses Verbot würde von den Eisenbahnen illusorisch gemacht werden können, wenn die Eingehung von Frachtgeschäften ganz in ihr Belieben gestellt wäre, indem die willkürliche Zurückweisung der Güter des Einen ein indirektes Mittel der Begünstigung des Anderen involviren würde.

Den Bestimmungen dieses Artikels 422 wie des vorliegenden Abschnittes überhaupt ist unterworfen: „jede Eisenbahn, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist“.

11*

Das Wort „Eisenbahn" ist hier in zwiefachem Sinne gebraucht, nämlich im Sinne von „Eisenbahnunternehmer" und im Sinne von „Eisenbahnunternehmen". Der Hauptsatz „kann verweigern" bezieht sich auf ersteren, der eingefügte Relativsatz: „welche eröffnet ist" auf letzteres. Das Gesetzbuch — bemerkt v. Hahn II. S. 511 § 1 zutreffend — hat den Sprachgebrauch des gewöhnlichen Lebens adoptirt, welcher unter Eisenbahn nicht nur den Schienenweg bezw. die Gesammtheit aller zum Betrieb des Fracht- und Transportgeschäfts auf demselben unmittelbar und mittelbar dienenden Mobilien und Immobilien versteht, sondern auch den Eigenthümer der Fahrstraße und dieser anderen Sachen, insbesondere aber die vermittelst dieser Sachen den Güter- und Personentransport betreibende Person als „die Eisenbahn" bezeichnet. In unserem Artikel ist die Ausdrucksweise deswegen nicht korrekt, weil dasselbe Wort nach einer zweifachen Richtung zu verstehen ist — es ist aber vollkommen deutlich, was gemeint ist. Zunächst bedeutet hier „eine Eisenbahn" eine Anstalt zum Transport von Gütern vermittelst eines Schienenweges. Der Zusatz, „welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist", bezeichnet, daß diese Anstalt gewerbemäßigem Betrieb von Frachtgeschäften dienen soll. Diese Anstalt wird sodann in derselben Weise als Person aufgefaßt, wie man auch sonst den Ausdruck Anstalt, Geschäft braucht, um damit den Inhaber der Anstalt, des Geschäfts zu bezeichnen, wie man insbesondere Frachtgeschäft, Transportanstalt sagt für Frachtführer. Es ist also ein Frachtführer, welcher sein Frachtgewerbe vermittelst eines Schienenwegs betreibt, gleichviel ob Eigenthümer desselben oder nicht. Ebenso ist es gleichgültig, ob eine einzelne physische oder juristische Person, eine Gesellschaft, oder der Staat das Frachtgeschäft betreibt.

Indeß bedarf der Begriff noch einer Einschränkung. Unter den Worten: „welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet ist" kann nur eine solche Bahn verstanden werden, welche durch die nach den einzelnen Landesrechten zuständigen Behörden als dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet erklärt und damit den geltenden Betriebs- und Bahnpolizeireglements unterstellt worden ist. (Vgl. für Preußen §. 22 des Ges. v. 3. November 1838, § 167 des Ges. v. 26. Juli 1876.) Dieser formelle Akt ist als das einzige durchgreifende Kriterium für die hier in Betracht kommenden Eisenbahnen hinzustellen. Alle anderen Kriterien z. B. nach dem Material, aus welchem die Schienen hergestellt sind (ob Stahl, Eisen, Holz, Stein u. s. w.), nach der Zugkraft (ob Dampf-, Pferde-, elektrische, Luftdruck-, Zahnrad-, Drahtseil-Bahnen u. s. w.), nach der Lage (über oder unter der Erde) erscheinen nicht zutreffend, weil sie der ratio legis nicht entsprechen. (Anders Keyßner S. 480 Nr. 10, welcher nur Lokomotivbahnen hierher zählt und Pferdebahnen ausschließt — dagegen Puchelt II. S. 415, Endemann §. 161 Anm. 1.) Der Begriff „Eisenbahn im Sinne des Haftpflichtgesetzes vom 11. Juni 1873 darf nicht herangezogen werden, weil für die diesem Gesetze unterworfenen Bahnen eine ganz andere ratio, die besondere Gefährlichkeit des Betriebes (vgl. Eger Reichshaftpflichtgesetz 2. Aufl. 1879 S. 41 ff.) maßgebend ist, während hier diejenigen Bahnen in Frage kommen, die durch ihr infolge der staatlichen Konzessionirung und Genehmigung erlangtes faktisches Transportmonopol eine exzeptionelle Machtstellung dem Publikum gegenüber bei Eingehung von Frachtgeschäften einnehmen. Dies sind aber diejenigen Bahnen, die mit staatlicher Genehmigung angelegt und in Betrieb

gesetzt sind. Andere Bahnen genießen den Schutz und die Privilegien der Staatsgewalt nicht, für sie würde also die ratio legis nicht zutreffen. Auf derartige Bahnen findet auch das Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands nicht Anwendung, welches sich nur auf Bahnen bezieht, die von den zuständigen Behörden dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind. Eine Bahn, die sich ohne deren Genehmigung als dem öffentlichen Verkehre eröffnet bezeichnet und Frachtverträge eingeht, unterliegt civilrechtlich daher lediglich den Vorschriften der Art. 390—421, nicht aber der Art. 422—431. Es ist somit Sache des Publikums, sich davon Ueberzeugung zu verschaffen, daß die Bahn eine bestimmungsmäßig dem Gütertransport eröffnete ist. Die entgegenstehende Annahme Puchelts (II. S. 416 Nr. 3, vgl. auch Wehrmann S. 77) kann hiernach nicht gebilligt werden (Thöl H.-R. § 74 unentschieden).

Nach dem aufgestellten Kriterium gehören Bahnen, welche nicht selbstständige, für den öffentlichen Verkehr bestimmte Transportstraßen, sondern nur accessorische Bestandtheile des privaten Betriebs eines Fabrik-, Bergwerks-, Hütten- rc. Etablissements sind, nicht hierher (vgl. Puchelt a. a. O., Anschütz III. S. 469), ebensowenig im Bau begriffene Bahnen, auch wenn das Baumaterial auf denselben bereits mittelst sog. Bau- und Arbeitszüge befördert wird, ferner nicht Bahnen, die während eines Krieges militärisch verwaltet werden bezw. zunächst nur militärischen Zwecken dienen und von Privaten — ohne dem öffentlichen Gütertransport übergeben zu sein — nur freiwillig den Transport von Gütern übernehmen. Schließt daher eine solche dem Art. 422 nicht unterworfene Bahn einen Frachtvertrag, so gilt für sie nur der 1. Abschnitt (Art. 390—421) und können beliebig vom Gesetz abweichende Bestimmungen vereinbart werden, z. B. Ausschluß jeder Haftung (trotz Art. 423).

Vgl. Keyßner S. 480 Nr. 11 u. 12, Erk. des II. Sen. des R.-O.-H.-G. vom 11. Oktober 1876, Entsch. Bd. 21 S. 57 f.

Aus dem Worte „Gütertransport" ergiebt sich, daß Bahnen, welche dem reinen Personentransport dienen (nicht auch zugleich der Gepäckbeförderung), ausgeschlossen sind (Puchelt a. a. O., v. Hahn II. S. 511 § 2).

„Die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts." Nicht nur die Eingehung, d. i. der Abschluß des Frachtvertrages, sondern, wie folgerichtig ergänzt werden muß, auch die Erfüllung darf ohne einen der Gründe Ziff. 1—3 nicht verweigert werden. In dem ursprünglichen Vorschlage (Prot. S. 5037) hieß es: „einen bei ihr nachgesuchten Transport von Gütern." Diese Fassung wurde später von der Redaktionskommission in die Worte: „die bei ihr nachgesuchte Eingehung eines Frachtgeschäfts" umgeändert und das Bedenken, es würde dadurch die Bestimmung ausgeschlossen, daß die Eisenbahnen gewisse Güter nur als sog. Fahrgut (vgl. §§ 27—29 Preuß. Eisenb.-Ges. vom 3. November 1838), und nicht als Frachtgut annehmen wollen, als unbegründet bezeichnet. (Prot. S. 5107, C. F. Koch S. 426 Anm. 62.)

„für ihre Bahnstrecke" (zuerst: „innerhalb ihres Bahnbezirks" Prot. S. 5037), d. h. für ihre eigenen bezw. von ihr verwalteten Bahnstrecken, den internen oder Lokalverkehr (s. oben S. 139).

Puchelt II. S. 416 Nr. 4, v. Hahn II. S. 511 § 2, Keyßner S. 480 Nr. 13, Endemann S. 758 Anm. 16, Thöl III. § 74, Wehrmann S. 77, 78.

Indeß hat diese Bestimmung insofern eine Erweiterung zu Gunsten des Publikums

erfahren, als nach § 46 des Betr.-Regl. der Transport von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen zu erfolgen hat, ohne daß es behufs des Uebergangs von einer Bahn auf die andere eine Vermittlungsadresse bedarf. Hiernach darf eine Eisenbahn auch einen über ihre eigene Bahnstrecke hinaus, aber nach einer zum Vereinsgebiete gehörigen Bahn gerichteten Transport ohne einen der Ziff. 1—3 bezeichneten Gründe nicht ablehnen (vgl. unten Anm. 205 S. 185 z. § 46 Betr.-Regl.).

„nicht verweigern", d. h. positiv gefaßt: sie ist dazu verpflichtet, falls sie nicht durch rechtliche oder sittliche Verbote verhindert ist, den Transport gewisser Güter oder von gewissen Absendern oder an gewisse Empfänger oder zu gewissen Zeiten u. s. w. zu übernehmen (vgl. v. Hahn S. 512 § 2). Auch eine nur zeitweilige Verweigerung ist nicht gestattet, weil eine auch nur zeitweilige Zurückweisung des Transports für den Absender oft einer gänzlichen Verweigerung desselben gleichkommen und auch hierin — der ratio legis zuwider — eine ausreichende Gelegenheit zur Begünstigung des einen Absenders vor dem andern geboten würde (Prot. S. 5039 C. F. Koch S. 426 Anm. 62, Scheffer u. Groß S. 451). „Die Eisenbahn soll — bemerkt Thöl § 74 — was sie Allen zu gewähren sich erboten hat, nicht einem Einzelnen verweigern dürfen, wer absenden will und nichts Besonderes verlangt, darf nicht zurückgewiesen werden. Andererseits ist natürlich dieser Satz nicht dahin zu verstehen, daß die Eisenbahn etwa unbedingt ablehnen muß, wenn einer der Ziff. 1—3 angeführten Ablehnungsgründe vorliegt. Will sie dennoch den Transport übernehmen, so kann sie es. „Die Bahn lehnt unter den betreffenden Voraussetzungen nur ab, wenn sie will, braucht aber nicht (Endemann S. 758 Anm. 16, v. Hahn Art. 422 § 8). Nach der Annahme des R.-O.-H.-G. berechtigen jedoch Art. 422 und Art. 402 H.-G.-B. den Absender nicht, auf dem Transporte lediglich auf Grund des alten Frachtvertrages den Rücktransport des Frachtguts nach dem Absendungsorte von der Eisenbahn zu verlangen. Eine Weigerung, diesem Verlangen zu entsprechen, ist keine Negirung der gesetzlichen Transportpflicht. Vielmehr muß der Absender, wenn er den Rücktransport wünscht, einen neuen Frachtvertrag abschließen."

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 30. November 1874, Entsch. Bd. 16 S. 195 und unterm 26. Januar 1875, D. E.-Z. 1875 S. 982.

Uebrigens trifft den Kläger, der die Bahn wegen ungehöriger Verweigerung belangt d. h. welcher behauptet, daß die für die Transportpflicht der Eisenbahn im Art. 422 aufgestellten Voraussetzungen erfüllt sind und die Bahn demungeachtet die Eingehung des Frachtgeschäfts verweigert, die Beweispflicht (v. Hahn a. a. O. § 4, Endemann S. 758 Anm. 17).

197) **„1. Die Güter, an sich oder vermöge ihrer Verpackung nach den Reglements und im Falle die letzteren fehlen oder keinen Anhalt gewähren, nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn zum Transport sich eignen."**

Die erste der drei Voraussetzungen, von welchen die Transportpflicht der Bahn abhängt, ist, daß die angetragenen Güter sich zum Transport auf der betreffenden Bahn eignen, und zwar entweder an sich oder vermöge ihrer Verpackung — nach den Reglements der Bahn bezw. in Ermanglung reglementa-

rischer Bestimmungen, nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise derselben. Nach zwei Richtungen hin müssen sich also die Güter zum Transport eignen, entweder an sich oder vermöge ihrer Verpackung, und ob dies der Fall, bestimmt sich nach den Reglements, eventuell nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn. Durch das H.-G.-B. ist hiernach die Entscheidung der Frage, welche Güter an sich oder vermöge ihrer Verpackung zum Transport geeignet sind, in die Eisenbahnreglements verwiesen, und nur, wenn diese darüber nichts enthalten, sollen die Einrichtungen und die Benutzungsweise der Bahn maßgebend sein. (Thöl, H.-R. III. § 74 S. 151.) Würde es also den Bahnen gestattet sein, nach Belieben ihre Reglements zu gestalten, so würden sie durch rigorose Bestimmungen über die zum Transporte sich eignenden Güter ihre Transportpflicht umgehen oder beschränken können.

In den Berathungen (Prot. S. 5041, 5042) wurde auch in der That die vorliegende Bestimmung beanstandet, weil die Verpflichtung der Bahnverwaltung, einen angetragenen Transport zu übernehmen, davon abhängig sein solle, daß die Verpackung den Reglements entspreche, und hierin ein Mittel zur Umgehung der ganzen Vorschrift liege, indem in den Reglements die Beurtheilung der Verpackung in das Ermessen der übernehmenden Beamten gestellt werden könne, und diese die Güter beliebig wegen angeblich mangelhafter Verpackung zurückweisen könnten. Es wurde jedoch entgegnet: Dieses Bedenken sei unbegründet. Die Angemessenheit oder Unangemessenheit der Verpackung müsse zunächst dem Urtheile der Bahnverwaltungen anheimgegeben werden, wenn nicht die größten Verwicklungen entstehen sollten. Man möge nur des Falls gedenken, daß der Bahnbeamte eine Kiste für zu dünn erkläre, als daß sie einen genügenden Schutz für die Waare böte, und die zugezogenen Sachverständigen anderer Ansicht seien, schließlich aber doch ein Schaden durch die Unzulänglichkeit der Kiste entstehe. Mißbrauch sei nicht zu befürchten, denn das verstehe sich von selbst, daß niemals bloße Laune der Bahnbeamten den Ausschlag geben könne, sondern äußersten Falls der Richter zu entscheiden haben werde, ob nicht in der Beanstandung einer Verpackung eine ungerechtfertigte Zurückweisung des Guts zu finden sei u. dgl. Mit Rücksicht hierauf wurde das eben besprochene Bedenken nicht weiter verfolgt.

In der That kann auch eine Gefahr für das Publikum in der vorliegenden Bestimmung nicht gesehen werden. Denn zunächst entscheiden die Reglements, welche der Genehmigung der Aufsichtsbehörden unterliegen, so daß Willkür und Rigorosität ausgeschlossen ist. Enthalten aber die Reglements bezügl. Bestimmungen über die Art der zu befördernden Güter oder die bestimmte Verpackungsart nicht, so sind die Einrichtungen und die Benutzungsweise der betreffenden Bahn maßgebend. Sowohl darüber, ob den reglementarischen Bestimmungen entsprochen ist und event., ob die Einrichtungen ꝛc. der Bahn den Transport zulassen, also in der Beanstandung ungerechtfertigte Zurückweisung liegt, entscheidet im Streitfalle der Richter.

Vgl. oben Bd. I. Anm. 44 S. 260, Makower Anm. 1b., C. F. Koch S. 426, 427 Anm. 63, Hillig S. 56, Wächter I. S. 292 Anm. 2, Brix S. 417, v. Krämel S. 596, Gad S. 311 Anm. 41, Scheffer u. Groß S. 451, Epstein S. 36, 37, Ruckdeschel S. 24, 25, Wehrmann S. 80.

W. Koch (S. 91 Anm. 4) hält dies für sehr zweifelhaft, weil Art. 422 nicht unter die in Art. 423 als absolut geltenden Bestimmungen aufgenommen worden

sei und daher die weitergehende Bestimmung des § 2 des Ver.-Güt.-Regl., welche diese Frage ganz der richterlichen Kompetenz entziehe, nicht alterirt werde. Diese schon an sich zu bestreitende Annahme (vgl. v. Hahn II. S. 513, § 3, Gad S. 311 Anm. 41) ist jedoch neuerdings dadurch gegenstandslos geworden, daß die Worte des § 2 des früheren Ver.-Güt.-Regl. „nach ihrem (sc. der Eisenbahn) Ermessen" in §§ 47 u. 48 der jetzt geltenden Reglements in Fortfall gebracht sind (Puchelt II. S. 417 Nr. 5, Epstein S. 35, 37, Ruckdeschel S. 24, 25, s. unten Anm. 206 S. 186 f.).

Die Güter müssen „an sich" zum Transport geeignet sein, d. h. gemäß ihrer natürlichen Beschaffenheit und sonstigen Eigenschaften (Gewicht, Umfang, Form u. s. w.), also ganz abgesehen von der Verpackungsweise. (Brix S. 417, v. Hahn S. 512, § 3, Wehrmann S. 79). Von diesem Gesichtspunkte aus wurde der Antrag statt der auf „an sich" folgenden Worte „oder vermöge" zu setzen „und vermöge" abgelehnt, weil der Sinn der sein solle, daß die Eisenbahn den ihr angetragenen Transport nicht verweigern dürfe, wenn die Güter entweder an sich, d. i. auch ohne Verpackung, zum Transport sich eigneten oder durch die Verpackung zum Transport geeignet gemacht seien (Prot. S. 5107). Die Güter dürfen nicht Eigenschaften besitzen, die sie schon an sich intransportabel machen. In den Reglements von 1874 und im Ver.-Regl. sind verschiedene Kategorien solcher Güter aufgezählt und dadurch in Rücksicht auf die zwingende Natur der Reglements im Wesentlichen eine Gleichmäßigkeit auf allen Bahnen herbeigeführt, z. B. kranke Thiere (§ 40 Alin. 2), postzwangspflichtige Gegenstände (§ 48 Nr. 3), der Selbstentzündung oder Explosion unterworfene Gegenstände (§ 48 Nr. 3) nur mit gewissen Ausnahmen. Immerhin aber können bei der großen Mannigfaltigkeit der zur Versendung gestellten Güter und der sich immer vermehrenden und neu eingeführten Arten und Formen die reglementarischen Bestimmungen nicht erschöpfend sein, sondern es muß, wo diese fehlen, dem Ermessen der annehmenden Beamten nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn ein gewisser Spielraum gelassen werden, der event. in der richterlichen Feststellung seine Kontrole findet. Zeitweisen obrigkeitlichen Beschränkungen unterliegen Transporte von Kriegsmaterial und — bei Absperrung der Landesgrenzen oder einzelner inländischer Bezirke gegen Viehseuchen — Viehtransporte, sowie die einer Ansteckung ausgesetzten thierischen Stoffe; unter Umständen auch Wild, Fische, Krebse, Holz und andere Gegenstände. Unter Zoll- oder Steuerkontrole stehende Güter sind nur dann transportabel, wenn die gesetzlichen Förmlichkeiten betreffs ihrer beobachtet sind.

Vgl. Keyßner S. 480 Nr. 14a., Brix S. 417, W. Koch S. 90, Thöl III. S. 131, Gad S. 310, Gareis S. 367, C. F. Koch S. 426 Anm. 63, v. Kräwel S. 598.

„oder vermöge ihrer Verpackung." Auch Güter, deren Beschaffenheit oder sonstige Eigenschaft dem Bahntransport an sich nicht entgegenstehen würden, sind hierzu zumeist in Rücksicht auf die Natur des Bahnbetriebs nicht ohne Weiteres, sondern nur in ausreichender Verpackung geeignet. Es ist daher begründet, daß Ziff. 1. des Art. 422 als Voraussetzung der Transportpflicht hinstellt, daß die Güter falls sie nicht auch ohne Verpackung zum Transport sich eignen, vermöge ihrer Verpackung zum Transport geeignet gemacht seien. Auch hierüber entscheiden in erster Reihe die Reglements (vgl. z. B. die Anlage D. zum § 48 des Betr.-Reglem.) und, insoweit es diesen an positiven Bestimmungen mangelt, die Organe der Bahnverwaltung auf Grund ihrer eigenen Erfahrungen und nach allgemeinen

bewährten Handelsgebräuchen event. unter Zuziehung Sachverständiger nach Maßgabe der Einrichtungen und Benutzungsweise der Bahn, im Streitfalle aber richterliches Ermessen. Vgl. über die Frage, in welchen Fällen die Verpackung als mangelhaft anzusehen ist: Bd. I. Anm. 44 S. 259, 260.

Für beide Fragen: ob die Güter an sich und ob sie vermöge ihrer Verpackung zum Transport sich eignen, sind hiernach in erster Reihe die positiven Bestimmungen der Reglements, in zweiter Reihe die Einrichtungen und Benutzungsweise der Bahn maßgebend und endlich kann, wenn die Bahnverwaltung diese Kriterien nicht zu Recht in Anwendung gebracht haben sollte, auf richterliche Entscheidung hierüber provozirt werden.

Ueber Reglements, deren Rechtsnatur, Gültigkeit, Form, Publikation und rechtliche Wirksamkeit s. unten Anm. 203 S. 177 ff.

Die Worte „nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn“ (früher „nach dem bisherigen Gebrauche“, Prot. S. 5037, 5107) deuten darauf hin, daß die Frage der Transportfähigkeit eines Gutes nicht prinzipiell für alle Bahnen gleich beantwortet werden könne, sondern von den individuellen und konkreten Verhältnissen der annehmenden Bahn abhängig, mithin quaestio facti sei. (Vgl. § 48 A. 1 Betr.-Regl.) Es kommt einerseits auf die äußere Form, Beschaffenheit, Umfang, Gewicht des Guts, andererseits und im Vergleich damit auf die Transportfähigkeit der betreffenden Bahn an. Dadurch findet auch das in III. Lesg. (Prot. S. 5040, 5041) erhobene Bedenken seine Erledigung, daß die vorliegende Bestimmung ein Mittel und die Veranlassung zu Chikanen des Publikums gegen die Eisenbahnverwaltungen sein werde und daß das Publikum die letzteren zum Transporte der ungehörigsten Dinge würde zwingen können, wenn dieselben es versäumten, in ihren Reglements, statt wie bisher nur diejenigen Waaren zu verzeichnen, deren Transporte sie ausgeschlossen wissen wollten, zu erklären, daß sie nur die im Tarif genannten Güter zu transportiren bereit seien, um desto sicherer alles Ungehörige auszuschließen. Dieses Bedenken ist unbegründet. Denn es darf vom Publikum nur der Transport solcher Güter gefordert werden, die der individuellen Beschaffenheit der betreffenden Bahn entsprechen. Eine Gebirgsbahn mit zahlreichen Kurven und Windungen kann hiernach den Transport von Langhölzern unter Umständen ablehnen, während eine Bahn in ebenem Terrain einen derartigen Transport übernehmen muß. Bahnen, die lediglich für den Transport gewisser Massengüter (Kohlen, Steine ꝛc.) angelegt und eingerichtet sind, dürfen den Transport anderer Güterarten oder Stückgüter verweigern. Bahnen untergeordneter Bedeutung (Sekundärbahnen) brauchen sich nicht mit dem Transporte von Gütern zu befassen, deren Gewicht und Umfang ihrem leichteren Oberbau und ihren leichteren Schienen und Waggons nicht entspricht und betriebsgefährlich sein würde (vgl. v. Hahn II. S. 514, § 5, Ruckdeschel S. 43, Epstein S. 40).

Allerdings kann aber die Bahn bei derartiger Transportverweigerung dann schadensersatzpflichtig werden, wenn die Einrichtungen und die Benutzungsweise, auf welche sie sich beruft, mit den ihr gestellten Konzessionsbedingungen und den Anordnungen der Aufsichtsbehörde bezw. mit dem Zwecke, zu welchem sie konzessionirt und dem Publikum zur Benutzung eröffnet ist, im Widerspruche stehen, also diejenigen Einrichtungen ihr mangeln, die sie konzessions- und ordnungsgemäß haben müßte.

198) **„2. der Absender in Bezug auf die Fracht, die Auflieferung der Güter und die sonstigen, den Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen sich den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwirft."**

Die zweite Voraussetzung für die Transportpflicht der Eisenbahnen ist, daß der Absender sich in Bezug auf die denselben freigestellten Transportbedingungen den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung unterwirft; allen allgemein geltenden Anordnungen, soweit sie überhaupt nach Maßgabe des vorliegenden Abschnittes den Eisenbahnen freigestellt sind. Nur vorzugsweise und als die wichtigsten sind die Bedingungen in Bezug auf die Fracht und die Auflieferung der Güter hervorgehoben.

In Bezug auf die „den Eisenbahnen freigestellten Transportbedingungen" muß sich das Publikum den allgemein geltenden Anordnungen unterwerfen, wenn die Eisenbahn zum Transport verpflichtet sein soll. Nicht beliebigen Bedingungen, denn die Eisenbahnen genießen nicht, wie der gewöhnliche Frachtführer unbeschränkte Vertragsfreiheit, ihre Autonomie ist beschränkt einerseits durch die privatrechtlichen Vorschriften des vorliegenden Abschnittes des H.-G.-B. (Art. 422, 423 ff.), andererseits durch einschränkende Bestimmungen des öffentlichen Rechtes. Nur innerhalb dieser Grenzen darf die Eisenbahn Bedingungen stellen. (v. Hahn II. S. 515 § 6.)

Beispielsweise sind insbesondere hervorgehoben: die Transportbedingungen „in Bezug auf die Fracht". Auch diese aber nur, soweit sie den Eisenbahnen freigestellt sind, was nach den Landeseisenbahngesetzen und Konzessionen in der Regel nicht der Fall ist (vgl. §§ 30 ff. des Preuß. Eisenbahngeſ. v. 3. November 1838). Es ist daher nicht zutreffend, wenn v. Hahn § 6 bemerkt, es werde im vorliegenden Satze ausdrücklich anerkannt, daß über die Höhe der Fracht beliebige Verabredungen getroffen werden können. Vgl. über Fracht Anm. zu Art. 406 H.-G.-B. u. §§ 52—54 Betr.-Regl. Bd. II. Anm. 106—110 S. 301—376. (Puchelt II. S. 417.)

Ferner: die Transportbedingungen in Bezug auf „die Auflieferung der Güter". Vgl. hierüber §§ 56 u. 60 Betr.-Regl. Bd. II. Anm. 88 S. 154 bis 159 u. Anm. 90, 91 S. 192—217. (Puchelt II. S. 417.)

„den allgemein geltenden Anordnungen der Bahnverwaltung"; nicht blos der annehmenden Bahn, sondern, wenn das Gut im Verbandsverkehre gehen soll, auch der bezüglichen Verbände bezw. Verkehre. Es sind hierunter nicht allein die Betriebsreglements zu verstehen (wie Thöl III. S. 150 Anm. 2 anzunehmen scheint), zumal gerade diese seit 1870 bezw. 1872 obligatorisch für alle deutschen und österreichisch-ungarischen Bahnen eingeführt sind, sondern auch alle anderen von den Eisenbahnen erlassenen Anordnungen genereller Natur, welche sich auf den Transport von Gütern beziehen: Tarife, Fahrpläne, Rollfuhrordnungen, Normen über das Spesen-, Aufnahme-, Wiege-, Verladungs- ꝛc. Verfahren (Wehrmann S. 81). Ihre Gültigkeit beruht in der Regel auf der Genehmigung der zuständigen Staatsbehörden, welche entweder in allgemeinen Gesetzen, Konzessionsurkunden oder Verwaltungsvorschriften vorgeschrieben bezw. vorbehalten ist. Von Bedeutung ist das Wort „allgemein", d. h. es müssen Anordnungen sein, welche für alle Absender, für das ganze Publikum gleichmäßig gelten. Wäre daher

eine Transportbedingung auch an sich zwar den Gesetzen entsprechend und der Bahn freigestellt, so würde sich der Absender ihr doch nicht zu fügen brauchen, wenn sie nicht in einer allgemein geltenden Anordnung enthalten ist, sondern nur ihm speziell gestellt ist. Aus diesem Grunde ist auch für diese Anordnungen der Eisenbahnen prinzipiell die öffentliche, allen zugängliche Publikation zur Vorschrift gemacht. Das R.-O.-H.-G. folgert die Publikationspflicht mittelbar aus Art. 422 (Erk. v. 9. Mai 1876 Entsch. Bd. 20 S. 375). Und mit Recht bemerkt v. Hahn II. S. 516 § 6: daß derartige allgemeine Anordnungen, auch wenn und soweit staatliche Genehmigung nicht erforderlich ist, die Eisenbahnverwaltung in der Art binden, daß sie vor Zurücknahme derselben den einzelnen auf Grund derselben offerirten Transportvertrag nicht zurückweisen oder andere Bedingungen proponiren könne.

„sich unterwirft". Die Unterwerfung kann ausdrücklich oder durch konkludente Handlungen geschehen. Da im ganzen Vereinsgebiete die Aufgabe von Gütern nur mit einem allgemein vorgeschriebenen Frachtbriefformulare erfolgen darf und dieses auf die Reglements und Tarife ausdrücklich Bezug nimmt, so liegt die Unterwerfung schon in der Frachtbriefunterschrift. (Endemann S. 758 Anm. 19.)

199) **„3. die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports genügen".**

Die dritte Voraussetzung der Eisenbahntransportpflicht besteht darin, daß „die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des Transports genügen". Es liegt in der Natur der Sache, daß die Eisenbahn Güter nicht zu befördern vermag, wenn ihr die erforderlichen Transportmittel fehlen. Sie ist daher befugt, die Eingehung eines Frachtgeschäfts zu verweigern, wenn ihre Transportmittel hierzu nicht genügen.

„Transportmittel" ist im weitesten Sinne des Wortes zu verstehen, also nicht allein die Waggons, Lokomotiven und Tender, sondern auch alle anderen zu dem fraglichen Transporte unbedingt erforderlichen Einrichtungen und Vorräthe: die Betriebsmaterialien (Kohlen, Wasser 2c.), die Werkzeuge und Geräthe zum Wiegen, Verladen, Bedecken der Güter, das Personal zur Expedition, Beförderung, Ueberwachung derselben u. s. w. (vgl. v. Hahn II. S. 515 § 7).

Die „regelmäßigen" Transportmittel der Bahn müssen ausreichen, d. h. die den gewöhnlichen Verkehrseinrichtungen und Bedürfnissen der Bahn (s. Ziff. 1 S. 166 ff.) entsprechenden und für die beantragte Transportart geeigneten sein. Sie erscheint hiernach nicht verpflichtet, zu einem das gewöhnliche Maß übersteigenden Transport ausnahmsweise Transportmittel zu beschaffen (Thöl H.-R. III. § 74 S. 150, 151, Waruschon-Jarociewicz S. 25) oder in Reserve zu halten (A. M. Epstein S. 67, 68), sondern kann einen derartigen Transport ablehnen. (Vgl. § 6 Alin. 1 § 55 Alin. 1 Betr.-Regl.) Wohl aber muß sie die für gewisse, periodisch wiederkehrende und im gewöhnlichen Laufe der Dinge zu gewärtigende Zeiten stärkeren Verkehrs regelmäßig mehr beschafften (geliehenen 2c.) Transportmittel zur Verwendung bringen (vgl. §§. 12—14, §. 25 des Reichs-Eisenbahngesetzentwurfs, Wehrmann S. 81), nicht aber die in Reserve stehenden Maschinen 2c., welche erfahrungsgemäß nur zum Ersatze schadhafter und zur Aufrechthaltung eines geregelten Betriebsdienstes erforderlich sind.

Die regelmäßigen Transportmittel sind nicht diejenigen, welche eine Bahn faktisch beschafft und verwendet, sondern diejenigen, welche sie nach vernünftigen Verkehrs- und Verwaltungsanschauungen besitzen muß, um dem auf ihren Strecken in der Regel herrschenden Verkehrsbedürfnisse zu genügen. Unverschuldete Ursachen des Mangels an regelmäßigen Transportmitteln (ungewöhnlich starker Verkehr, Krieg, Zerstörung durch Elementarereignisse 2c.) exkulpiren die Bahn, nicht aber verschuldete. Sind die faktisch vorhandenen Transportmittel für den gewöhnlichen Verkehr nach rationellen Prinzipien ungenügend, so begründet ihre Weigerung Schadensersatzansprüche im Sinne des letzten Alineas dieses Artikels. Die Annahme Puchelt's (II. S. 417 Nr. 7, s. auch Ruckdeschel S. 95), daß alsdann nur ein Einschreiten der Aufsichtsbehörde, nicht aber ein Schadensanspruch sich rechtfertige, erscheint nicht zutreffend. Denn, daß die regelmäßigen Transportmittel genügen, ist ein durch Art. 422 Ziff. 3 in das Civilrecht aufgenommener Anspruch der Absender, und ob dies der Fall, hat, wie rücksichtlich der Fragen Ziff. 1 u. 2, im Streit der Richter, nicht die Aufsichtsbehörde (auf deren sachverständiges Gutachten jener allerdings der Natur der Sache nach provoziren wird), zu entscheiden. (Wehrmann S. 82.)

Der Mangel regelmäßiger Transportmittel rechtfertigt übrigens nur zeitweilige Verweigerung. Sobald der Mangel behoben ist, fällt der Weigerungsgrund fort und es muß, falls die Vertragsofferte seitens des Absenders wiederholt wird, die Beförderung nunmehr erfolgen (vgl. v. Hahn a. a. O., Endemann a. a. O. Anm. 20, Ruckdeschel S. 94).

Daraus, daß die Eisenbahn die Eingehung eines Frachtgeschäfts verweigern darf, wenn nicht die Ziff. 1—3 des Art. 422 angegebenen gesetzlichen Voraussetzungen für ihre Transportpflicht vorliegen, ist jedoch nicht umgekehrt zu folgern, daß, wenn sie, obwohl jene Voraussetzungen nicht erfüllt sind, also aus freien Stücken einen Transport übernimmt, für denselben nun beliebige, den Art. 423 ff. H.-G.-B. entgegenstehende Bedingungen zu stellen befugt sei. Denn die Tendenz des Art. 422 H.-G.-B. ist — wie v. Hahn II. S. 516 treffend bemerkt — nicht dahin gerichtet, daß für den Fall des Nichtvorhandenseins jener Voraussetzungen den Eisenbahnen die sonst beschränkte Vertragsfreiheit wieder unbeschränkt zustehen solle, sondern lediglich dahin, daß die Eisenbahn gegen einen Mißbrauch des dem Publikum eingeräumten Rechtes, sie zur Eingehung von Frachtverträgen zu zwingen, dann geschützt sein soll, wenn gewisse, dem Eisenbahntransport der Natur der Sache nach hinderliche Umstände (Ziff. 1—3 Art. 422) vorliegen. Uebernimmt eine Eisenbahn demungeachtet einen Transport, so verzichtet sie eben damit auf ihr Recht, diese Umstände gegen den Transport geltend zu machen, ist aber demungeachtet hinsichtlich des Vertragsabschlusses unverändert den für alle Eisenbahnfrachtverträge ausnahmslos gegebenen Beschränkungen unterworfen. Sie kann also, auch wenn sie den angetragenen Transport aus den ihr gesetzlich gestatteten Ablehnungsgründen nicht verweigert hat, für den einmal übernommenen Transport nur diejenigen Bedingungen stellen und vereinbaren, die nach den Artikeln 423 ff. H.-G.-B. zulässig sind. Dies gilt z. B. auch für den Fall des § 47 Alin. 1 u. 2 sowie des § 48 B. 4 des Betr.-Regl.

Vgl. Bd. I. Anm. 34 S. 169, Gab S. 311 Anm. 42.

200) **„Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, die Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis die Beförderung derselben geschehen kann."**

Alinea 2 des Art. 422 hat den Zweck, einer zu weitgehenden Auffassung des Begriffes der Transportpflicht der Eisenbahnen vorzubeugen. Der Natur der Sache nach begreift der Transport nicht die vorangehende Aufbewahrung der Güter in sich, wenigstens nicht länger, als zur unmittelbaren Ueberführung auf die bereiten Transportmittel erforderlich ist. Daraus folgt, daß die Bahnen, welchen gemäß Alin. 1 die Pflicht zur Eingehung von Frachtgeschäften obliegt, gesetzlich nicht verpflichtet sind, die Güter zu diesem Behufe eher anzunehmen, bis die Voraussetzungen bezw. die Möglichkeit für die unmittelbare Ausführung des Transports der Güter vorliegen, d. h. „bis die Beförderung derselben geschehen kann." In der gesetzlichen Pflicht zur Eingehung eines Transportvertrages liegt nicht zugleich die Pflicht zum vorgängigen Abschlusse eines Aufbewahrungsvertrages.

Vgl. Thöl, H.-R. III. § 74 S. 152, Puchelt II. S. 417 Nr. 7 u. 7a., Keyßner S. 480 Nr. 15, 16, Endemann S. 758 Anm. 21, W. Koch S. 91—93, C. F. Koch S. 437 Anm. 64, Gad S. 311, Wehrmann S. 82, Erk. des D. Reichsger. vom 9. Juli 1880 Bd. 2 S. 58.

Ueber die demungeachtet zu Gunsten des Publikums seitens der Eisenbahnen durch § 55 des Betr.-Regl. übernommene Verpflichtung zur vorläufigen Aufbewahrung und Einlagerung der Güter in den disponiblen Räumlichkeiten, s. unten Anm. 208 S. 195 ff.

201) **„In Ansehung der Zeit der Beförderung darf kein Absender vor dem Anderen ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden."**

Alinea 3 des Art. 422 — das Verbot der Begünstigung eines Absenders vor dem Anderen in Ansehung der Zeit der Beförderung — bildet, wie die Entstehungsgeschichte des Artikels (vgl. Anm. 195 S. 161 ff.) lehrt, eigentlich den Kernpunkt desselben, welchem alsdann das in Alinea 1 enthaltene Verbot der Transportverweigerung als nothwendiges Korrelat beigefügt wurde. Die ursprüngliche Fassung der Bestimmung (I. Lesg.: Art. 334 Alin. 2 und II. Lesg. Art. 370 Alin. 2), durch welche positiv vorgeschrieben war, daß jeder Frachtführer unter gleichen Umständen den Transport thunlichst nach der Reihenfolge der Anmeldung der Frachtstücke zu bewirken hat, wurde in III. Lesg. verworfen, nachdem hervorgehoben worden war, daß eine derartige Bestimmung überhaupt nur für den Eisenbahnverkehr von Bedeutung, für diesen aber in obiger Fassung ebenso unausführbar als gefährlich sei,

Vgl. Prot. S. 786—788, 1228, 1229, Denkschrift des Vereins Deutsch. Eisenb.-Verw. vom 12. Dezember 1859 S. 6—8, Prot. S. 4680—4683, 5038, 5039, C. F. Koch S. 437 Anm. 65, Thöl III. § 76 S. 154 f., v. Hahn II. § 10 S. 517—520.

und demgemäß an Stelle der abgelehnten Fassung die als Alin. 3 in den Art. 422 aufgenommene beschlossen, welche lediglich den Eisenbahnverkehr betrifft und den Verhältnissen desselben gebührend Rechnung trägt. (Prot. S. 5038, 5039, s. oben Anm. 195 S. 162 und v. Hahn II. § 11 S. 520, 521.) Die Tendenz des

Satzes ist, die gleichmäßige Behandlung des Publikums in Ansehung der Zeit der Beförderung zu erwirken, es soll der Transport des Einen nicht zu Gunsten des Anderen rechtswidrig verzögert und dem Mißbrauche vorgebeugt werden, daß ein Absender aus persönlichen (nicht sachlichen) Gründen vor dem Andern durch vorgängige Annahme, durch früheren und schnelleren Transport 2c. bevorzugt und begünstigt wird. Daher ist auch die Zusage einer rascheren als der der Reihenfolge entsprechenden Beförderung des Guts nicht rechtsverbindlich.

Erkannt vom Ob.-Land.-Ger. Wien unterm 23. Oktober 1873, Röll S. 236.

„Beförderung“ ist hier im weitesten Sinne aufzufassen, nicht blos der eigentliche Transport, die Bewegung von Ort zu Ort ist darunter zu verstehen, sondern Annahme, Transport und Ablieferung, überhaupt alle zur Eingehung und Ausführung der Frachtverträge erforderlichen Akte (Puchelt II. S. 418). Daher bezieht sich das Alinea auch nicht allein auf bereits abgeschlossene Frachtverträge, sondern auch auf das Verhältniß der Annahme der Anmeldungen von Gütern, auf die Vertragsofferten. (Vgl. v. Hahn II. S. 521, 522 § 15.)

Der Grundsatz, daß die Priorität über die Zeit der Beförderung entscheidet, erleidet nur insoweit Ausnahmen, als besondere, vom Gesetze bezeichnete Gründe eine Bevorzugung bedingen, und als solche stellt das Gesetz hin: Gründe, die in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegen. Damit ist den Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs gegenüber einer schroffen Anwendung des Prioritätsprinzipes genügend Rechnung getragen. Darüber, ob ein derartiger Grund der Transportbegünstigung vorliegt, hat im Streitfalle richterliches Ermessen zu entscheiden.

„in den Einrichtungen der Bahn“. Derartige Einrichtungen, welche die Begünstigung eines Absenders vor dem Anderen insofern begründen, als später aufgegebenes Gut zeitiger oder gleichzeitig mit früher aufgegebenem Gute zur Beförderung gelangt, sind z. B. die Einrichtung besonderer Güterzüge für bestimmte Güterarten (Kohlen-, Kalk-, Pulver-, Getreide- 2c.), die Eilgut-, die Stückgut-, die direkte 2c. Beförderung, überhaupt alle Einrichtungen, welche bezwecken, Güter verschiedener Art, welche verschiedene Transportmittel (gedeckte-, offene-, Kalk-, Vieh-, Kohlen-, Langholz- 2c. Wagen) erfordern, nach Maßgabe des regelmäßigen Gebrauchs der letzteren zu befördern, so daß danach ein später aufgegebenes Gut ohne jede parteiische Begünstigung schneller zur Beförderung gelangt, als ein früher aufgegebenes.

Brix S. 418, Puchelt II. S. 418, Keyßner S. 481 Nr. 17, Ruckdeschel S. 101 102, W. Koch in Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 10 S. 64.

Nur müssen die bezüglichen Einrichtungen allgemeine, unter gleichen Voraussetzungen allen Absendern zugängliche, nicht auf das spezielle Bedürfniß eines oder einiger Absender gemünzte sein. „Die Aufstellung allgemeiner Normen — bemerkt v. Hahn II. S. 521 § 12 — über das Verhältniß der Beförderung der durchgehenden Güter zu den neu aufgelieferten, der Eilgüter zu den gewöhnlichen Frachtgütern, der Einrichtung für gewisse Arten von Waaren (Kohlenzüge, Feuerzüge u. s. w. bleibt im Allgemeinen dem Ermessen der Bahnen vorbehalten, der Artikel bezieht sich wesentlich auf die Anwendung dieser Normen im einzelnen Fall. Damit ist aber freilich eine Berufung auf den Artikel dann nicht ausgeschlossen, wenn die eine oder andere als allgemeine Bestimmung sich darstellende Anordnung in der That sich als eine ungerechtfertigte Begünstigung Einzelner ergiebt.“ Soweit also

für einzelne Verkehre oder für einzelne Güterarten bestimmte Güterzüge eingerichtet oder im Fahrplan über die einzelnen Güterzüge ein für allemal bestimmte Dispositionen getroffen sind, liegt in der Abfertigung der bezüglichen Güter zu diesen Zügen keine Bevorzugung oder Benachtheiligung in der Reihenfolge.

„in den Transportverhältnissen." Der Ausdruck ist ein sehr unbestimmter, häufig begrifflich mit dem Ausdrucke „Einrichtungen der Bahn" zusammenfallender, hat auch in den Berathungen eine nähere Definition nicht gefunden, so daß er den Bahnen und eventuell dem richterlichen Ermessen einen weiten Spielraum läßt. Festzuhalten ist, daß auch hier nur Verhältnisse allgemeiner Natur in Betracht kommen, und daß es sich — im Gegensatze zu den organisatorischen, administrativen und reglementarischen Einrichtungen — vornehmlich um Verkehrsverhältnisse handelt. Dahin gehört der Fall, daß Bahnen, welche Bergwerke oder Fabriken berühren, vertragsmäßig für die Abfuhr der Produkte oder Fabrikate derselben in periodischen Zwischenräumen Transportmittel stellen. Hierin ist eine Begünstigung gegenüber den inzwischen sich meldenden Absendern nicht zu finden, da die Transportverhältnisse einer ad hoc gebauten Bahn solche Verträge bedingen können.

Vgl. W. Koch S. 92 und Anm. 5, Gad S. 311 und Anm. 43, Scheffer und Groß S. 452.

Desgleichen erscheint es nicht als Begünstigung eines Absenders, wenn eine kleinere Quantität oder in kleinere Kolli verpackte Güter vor anderen versandt werden, weil für jene, nicht aber für diese die Möglichkeit der Unterbringung in den Wagen neben früher aufgelieferten Gütern vorlag (vgl. v. Hahn II. S. 521 § 13), ferner nicht, wenn die frühere Abfertigung durch die Ausnutzung fremder Wagen und durch die mit der Verwendung derselben verbundenen Beschränkungen bedingt ist, u. s. w.

„im öffentlichen Interesse" im Gegensatze zum Privatinteresse; und zwar im weitesten Sinne, also vornehmlich im Interesse der Landesvertheidigung während der Mobilmachung und des Krieges, nicht aber in Friedenszeiten im Interesse gewöhnlicher Militärtransporte, ferner im Interesse des Gemeinwohls bei Hungers-, Wasser- oder Feuersnoth, bei Aufständen ꝛc. (v. Hahn II. S. 521 § 14.) Nicht jedes öffentliche Interesse kann jedoch eine Transportbevorzugung in Anspruch nehmen, denn anderenfalls würden überhaupt alle Staats- ꝛc. Transporte den Privattransporten vorgehen müssen, was nicht in der ratio legis liegt; es muß vielmehr ein derartig zwingendes öffentliches Interesse vorhanden sein, daß die Bevorzugung dadurch geboten und gerechtfertigt erscheint. Die Postsendungen (vgl. Puchelt S. 418) sind deshalb nicht hierher zu rechnen, weil der Postverwaltung ein besonderer gesetzlicher Anspruch auf Beförderung in allen regelmäßigen Zügen verliehen ist (Art. 1 des Reichsgesetzes vom 20. Dezember 1875). Daß die zum eigenen Betriebsbedarfe erforderlichen Materialen (Kohlen, Oel ꝛc.) von der Bahn zuerst befördert werden dürfen, liegt in der Natur der Sache, da ohne Vorhaltung dieser Materialien die Beförderung der Güter dritter überhaupt nicht möglich sein würde. (Vgl. Puchelt II. S. 418, Ruckdeschel S. 102, Wehrmann S. 84).

Vgl. zu diesem Alinea die Alin. 6 u. 7 des § 56 Betr.-Regl. unten Anm. 209 S. 197 f.

202) **„Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens."**

Alinea 4 des Art. 422, welches den Bahnen die Schadensersatzpflicht für Zuwiderhandlungen gegen die vorangehenden Bestimmungen desselben auferlegt, wurde dem Artikel erst später hinzugefügt, nachdem hervorgehoben worden war, daß die bezüglichen Vorschriften keine praktische und civilrechtliche Bedeutung haben würden, wenn man nicht zugleich ausspreche, daß die zuwiderhandelnden Bahnen dem Betroffenen schadensersatzpflichtig seien (vgl. Prot. S. 5040—5042, 5120).

Die „Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels", welche den Schadensanspruch begründen, können entweder darin bestehen, daß die Eisenbahn die Eingehung des Frachtgeschäfts ohne Grund verweigert (Alin. 1), oder daß sie einen Absender vor dem Anderen in Ansehung der Zeit der Beförderung rechtswidrig begünstigt (Alin. 3), und zwar letzteres wiederum bei Abschluß oder bei Ausführung des Vertrages (vgl. v. Hahn § 16 S. 522, 523). Es ist jedoch unzutreffend, wenn C. F. Koch S. 428 Anm. 66 annimmt, daß hiernach, je nachdem der Frachtvertrag bereits abgeschlossen ist oder nicht, die Kontraktsklage oder die actio legis Aquiliae in Anwendung komme. Denn es handelt sich hier überhaupt nicht um eine Vertragsverletzung, sondern um die Verletzung der den Eisenbahnen durch Art. 422 besonders auferlegten, gesetzlichen Pflichten, obligationes ex lege, und der daraus gegebenen gesetzlichen Schadensklage. Die Zuwiderhandlungen brauchen daher auch nicht auf Vorsatz oder culpa lata zu beruhen, zur Begründung des Schadensanspruches ist vielmehr nur der Nachweis erforderlich, daß eine Zuwiderhandlung gegen Art. 422 faktisch stattgefunden hat. (A. M. Puchelt II. S. 418 Nr. 9.)

Alle derartigen Zuwiderhandlungen begründen „den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens". Der Anspruch ist unbeschränkt für allen dadurch entstandenen Schaden gegeben, erstreckt sich also gemäß Art. 283 sowohl auf den wirklichen Schaden als auf den entgangenen Gewinn (Thöl, H.-R. III. S. 152, 153). Die Beschränkungen gemäß Art. 427 sind hier ausgeschlossen (gleichviel ob durch die Zuwiderhandlung der Verlust, die Beschädigung oder eine Transportverzögerung herbeigeführt ist), weil es sich nicht um die Erfüllung vertragsmäßiger, sondern gesetzlicher Verpflichtungen handelt (Keyßner S. 481 Nr. 18). Aus diesem Grunde kann ein Schadensanspruch sogar in Fällen begründet werden, wo das Gut noch innerhalb der vertragsmäßig bedungenen (reglementarischen) Lieferfrist angekommen ist, sofern z. B. das Gut des gemäß Art. 422 gesetzwidrig Begünstigten früher eingetroffen und dadurch, daß dieser z. B. als Konkurrent des Zurückgesetzten seine Waare früher auf den Markt gebracht hat, letzterer nachweislich geschädigt worden ist. (Vgl. v. Hahn II. S. 523 § 17, Keyßner S. 481 Nr. 18.)

Der Beweis der Zuwiderhandlung gegen Art. 422, ferner der Existenz und der Höhe des Schadens sowie des Kausalnexus zwischen der Zuwiderhandlung und dem Schaden liegt dem Betroffenen ob, der den Schadensanspruch erhebt. Die Begründung der Klage (vgl. v. Hahn II. S. 522, 523) bietet vornehmlich dadurch Schwierigkeiten, daß der Kläger auf die aus Alin. 1 Ziff. 1—3 und Alin. 3 des Art. 422 entnommenen Einreden der Bahn vorbereitet sein muß und diese

Verhältnisse — als interne der Verwaltung — sich zumeist der genauen Kenntniß des Klägers entziehen. (Hillig S. 56, Wehrmann S. 84.)

In Betreff der Verjährung dieser Schadensersatzansprüche findet Art. 408 Alin. 3 bezw. § 64 Alin. 5 Betr.-Regl. Anwendung (vgl. Rudbeschel S. 102).

208) **Einleitende Bestimmung. Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Ueberschrift. 1. Arten. Von den drei z. Z. geltenden Betriebs-Reglements, welche in Anlehnung an den vorliegenden Abschnitt des H.-G.-B.'s erlassen sind und deren Entstehung bereits in Anm. 194 S. 145 ff. dargestellt ist, nämlich:

1. Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874,
2. Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder Oesterreichs sowie der Länder der Ungarischen Krone vom 10. Juni 1874,
3. Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. Januar 1881,

sind die ersteren beiden durch staatliche Vorschrift für die Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns obligatorisch eingeführt, während das dritte auf freier Vereinbarung beruht und den Zweck hat, auf diesem Wege die obligatorischen Vorschriften der ersten beiden Reglements vermittelnd sowohl auf den gegenseitigen Verkehr der Bahnen beider Staaten als auch darüber hinaus auf den Verkehr mit den ausländischen, zum Vereine gehörigen Bahnen gleichmäßig auszudehnen (s. Vorbemerkung S. 146).

2. Rechtsnatur. Vom juristischen Standpunkte aus entsteht zunächst die Frage, welche Bedeutung diese Reglements ihrer Rechtsnatur nach für den Abschluß und die Erfüllung der Eisenbahnfrachtverträge haben, und hierbei kommen zwei Beziehungen, die privatrechtliche und die öffentlichrechtliche in Betracht.

In privatrechtlicher Hinsicht sind die Betriebs-Reglements keine Verträge, nicht einmal Vertragsofferten oder Propositionen in dem Sinne, daß durch ihre Annahme ein perfekter Vertrag entsteht. Vielmehr erklärt in ihnen die Verwaltung nur, unter welchen Bedingungen sie in Zukunft Transportverträge schließen wolle, was lex contractus sein solle, falls ein Vertrag zu Stande kommt. Die Aufstellung und Veröffentlichung solcher Reglements hat privatrechtlich mithin die Bedeutung von öffentlichen Ankündigungen nach Art der Ankündigungen von Waaren, Versendung von Preislisten 2c. Sie sind Aufforderungen an das Publikum zu Vertragsofferten, Einladungen zum Abschlusse von Transportverträgen nach Maßgabe der in ihnen zusammengestellten Bedingungen. Die wirkliche Vertragsproposition (Offerte) hat erst vom Transportaten auszugehen und erst durch Annahme derselben von Seiten der Bahnverwaltung kommt der Vertrag zu Stande.

Vgl. Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 4 S. 594, Wehrmann S. 5, 6, L. v. Stein, Zur Eisenbahnrechtsbildung S. 41, v. Gerber S. 466 Anm. 17, Brix S. 418, v. Krämel S. 600, W. Koch, Zeitschr. f. H.-R. Bd. 10 S. 70, Scheffer u. Groß S. 453, Puchelt II. S. 419.

Indem in diesem Vertrage auf die öffentlich angekündigten Reglements aus-

drücklich oder stillschweigend Bezug genommen wird, werden sie integrirende Bestandtheile bezw. Normen und Bedingungen des Vertrages.

In öffentlich rechtlicher Hinsicht ist zu unterscheiden zwischen den beiden staatlich erlassenen Betriebs-Reglements und dem freiwillig vereinbarten Vereins-Reglement. Die Staats-Reglements sind zwar weder Rechtsnormen noch Gesetze, haben auch nicht Gesetzeskraft, aber sie sind mit staatlicher Autorität und auf Grund gesetzlicher Befugniß (Deutsches Reich: Art. 45 der Reichsverfassung vom 16. April 1871. — Oesterreich-Ungarn: Art. 8 des Gesetzes vom 24. Dezember 1867)

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 15. März 1873, Puchelt II. S. 420, ferner vom 2. Juni 1876, Entsch. Bd. 21 S. 60 f. und vom 30. November 1875, Entsch. Bd. 19 S. 184 f., Thöl III. § 49 S. 90, A. M. Erk. des Handelsger. Wien vom 27. Mai 1873 und Ob.-Landesger. Wien vom 23. Oktober 1873, Röll S. 236 f.: „Das im R.-G.-Bl. kundgemachte Betr.-Regl. hat Gesetzeskraft.“ — Dagegen: Erk. des Ob.-Landesger. Wien vom 23. Juni 1870, Röll S. 127.

von zuständiger Seite den Eisenbahnverwaltungen ertheilte allgemeine Verwaltungsvorschriften, welche zur Herbeiführung gleichmäßiger Betriebseinrichtungen und daher auch gleichmäßiger Frachtvertragsnormen in den vom H.-G.-B. gezogenen Grenzen den Eisenbahnverwaltungen einheitlich diejenigen Vertragsbedingungen vorschreiben, welche sie allen Absendern zu stellen haben, derartig, daß den Eisenbahnen neben diesen Reglements nur noch der selbstständige Erlaß solcher Spezialbestimmungen zusteht, welche den Festsetzungen der staatlichen Reglements nicht widersprechen oder dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren. Die Vertragsfreiheit der Eisenbahnen hat hierdurch eine weitere, noch über die Beschränkungen des H.-G.-B.'s hinausgehende Beschränkung erfahren, indem ihnen in den Grenzen des H.-G.-B.'s staatlicherseits formulirt diejenigen Bedingungen vorgeschrieben sind, welche sie dem Publikum als Grundlage für den Abschluß von Frachtverträgen anzubieten haben. Dieses öffentlich rechtliche Moment, welches den Vertragswillen des einen Kontrahenten beeinflußt und normirt und daher für den Eisenbahnfrachtvertrag charakteristisch ist, ändert jedoch an sich die rein privatrechtliche Natur und Rechtswirkung desselben nicht. Vielmehr werden die staatlich vorgeschriebenen Bedingungen (Reglements) dadurch, daß der Frachtvertrag auf Grund derselben abgeschlossen wird, zu integrirenden, privatrechtlichen Normen und Bestandtheilen des Frachtvertrages und sind lediglich als solche zu beurtheilen. Sie kommen daher in jedem einzelnen Falle nicht kraft des gesetzgeberischen Willens der Staatsgewalt, sondern kraft des Willens der Vertragschließenden, mithin nicht als Rechtsnormen, sondern als Vertragsbestimmungen in Anwendung; sie unterliegen daher im Prozesse auch nicht der Kritik des Nichtigkeitsrichters, d. h. auf eine Verletzung der Normen des Betriebs-Reglements kann das Rechtsmittel der Revision (§ 511 Reichs-Civ.-Proz., § 12 Einf.-Ges.) nicht gestützt werden.

Vgl. Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 19 S. 186, 187, Kühlwetter S. 3 Nr. 6, Rundeschel S. 7 Nr. 2, Holtzendorff, Rechtslexikon III. S. 327, Thöl III. § 49 S. 91.

Dem Vereins-Reglement mit dem oben (S. 177) angedeuteten Zwecke fehlt zwar dieses öffentlich rechtliche Moment. Da aber der bei weitem größte Theil der Vereinsverwaltungen zugleich den beiden Staatsreglements unterworfen ist, so kann sein Inhalt von diesen nur insoweit abweichen, als es damit nicht im Widerspruche stehende, ergänzende oder dem Publikum günstigere Bestimmungen in sich aufnimmt, und darauf beschränkt sich in der That auch der im Wesentlichen

gleiche Inhalt des Vereinsreglements. Für die juristische Interpretation der auf Grund des Vereinsreglements abgeschlossenen Frachtverträge bietet daher dasselbe nur in den verhältnißmäßig wenigen Fällen Anlaß zu gesonderter Betrachtung, in welchen sein Inhalt in den bezeichneten Punkten von demjenigen der Staatsreglements abweicht.

3. Publikation. Nach Vorstehendem stellen die geltenden Betriebsreglements nicht Rechtsnormen bezw. Gesetze, sondern lediglich thatsächliche Bestimmungen, wenn auch von rechtlicher Bedeutung, Vertragsbestimmungen dar. Da nun zwar die Kenntniß von Rechtsnormen und Gesetzen, nicht aber die thatsächlich aufgestellter Vertragsbestimmungen vorausgesetzt werden darf, so liegt es den Betheiligten, d. h. den Eisenbahnverwaltungen ob, diese zur allgemeinen Kenntniß zu bringen (Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 4 S. 598). Sie sind hierzu — arg. Art. 422 — gesetzlich verpflichtet und für nicht rechtzeitige und vollständige Publikation schadensersatzpflichtig.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 9. Mai 1876, Entsch. Bd. 20 S. 373 f., vgl. auch das Erk. des Deutsch. Reichsger. vom 6. Mai 1881, Entsch. Bd. 4 S. 74, 77.

Ueber die Art und Form der Publikation, sowie über die Folgen einer nicht oder nicht gehörig bewirkten Publikation ist das Nähere bereits im Bd. I. S. 337 — 343 enthalten. Zusätzlich wird hier noch Folgendes bemerkt: Die Art der Veröffentlichung kann entweder durch Gesetz oder Verwaltungsvorschriften oder Konzessionsbedingungen vorgeschrieben, sie kann aber auch an eine besonders vorgeschriebene Form nicht geknüpft sein. Ist die Art der Publikation gesetzlich bestimmt, so hat dieselbe unbedingt rechtliche Wirkung. (Wehrmann S. 10, 11, Bering bei Gruchot Bd. 21 S. 404—410, D. Jur.-Zeitg. 1877 S. 689, D. E.-Z. 1877 S. 217—219.) Ist durch ein Gesetz einem Organe des Staats, sei es einer Centralbehörde oder der vorgesetzten Verwaltungsinstanz die Art der Veröffentlichung überlassen, so gilt die von dieser gewählte Form. (Vgl. Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 21 S. 62, Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 4 S. 598, A. M. Wehrmann S. 11.) Dieselbe kann dann auch wiederum in den hiernach bekannt gemachten Reglements die Form gültig bestimmen, welche in einzelnen Punkten von den Eisenbahnverwaltungen in Anwendung zu bringen ist (vgl. § 8, § 52, § 53 u. § 57 Betr.-Regl., Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 21 S. 108 ff.). Fehlen besondere Vorschriften über die Publikationsform gänzlich, so ist als Grundsatz anzunehmen, daß eine ordnungsmäßige, gehörige Form der Veröffentlichung der qu. Bestimmungen gewählt werden muß, wie sie der Natur der Sache nach erforderlich ist, um die Bekanntschaft der betreffenden Interessenten mit ihnen — wie es beim Vertragsabschlusse geschieht — vorauszusetzen und sie als stillschweigend acceptirte, allgemein feststehende Unterlagen der abgeschlossenen Verträge ansehen zu können.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 7. Juni 1876, Entsch. Bd. 21 S. 108 (110).

4. Art der Unterwerfung unter die Reglements. Ist die Publikation ordnungsmäßig erfolgt, was im Streitfalle die Eisenbahn zu beweisen hat, so ist zum Abschlusse des Vertrages auf Grund der reglementarischen 2c. Bestimmungen nicht erforderlich, daß ausdrücklich auf dieselben Bezug genommen wird. Sie sind vielmehr gegen jeden wirksam, der sie kannte oder kennen mußte.

Vgl. v. Gerber S. 466 Anm. 17, Hillig S. 38, W. Koch, Zeitschr. f. H.-R. X. S. 70,

Scheffer u. Groß S. 453, Erk. des Oesterr. Oberst. Ger. vom 8. Juli 1863 (Epstein S. 64. Röll S. 50) und vom 30. August 1866 (Epstein S. 100, Röll S. 80).

Es ist alsdann vielmehr stillschweigende Unterwerfung anzunehmen. (Ueber die Unterwerfung unter die Reglements mehrerer Bahnen, s. Bd. II. S. 47 f. und die dort allegirten Erkenntnisse.) Und dies wird im Personen-, Gepäck-, Vieh- 2c. Verkehr in der Regel der Fall sein, weil hierbei nach den geltenden Vorschriften die Billete, Gepäckscheine 2c. als Quittungen und Legitimationspapiere erst nach Vertragsschluß einseitig ertheilt werden. (Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 4 S. 597.)

Vgl. Erk. des Handelsger. Frankenthal vom 28. Februar 1867, D. E.-Z. 1867 S. 609 und des Stadtger. Frankfurt a./M. vom 25. Mai 1868, Centr.-Org. N. F. Bd. 5 S. 89 und des Preuß. Ob.-Trib. vom 5. Oktober 1869 a. a. O. Bd. 6 S. 68, Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 15 S. 621.

Dagegen findet im Güterverkehr insofern ausdrückliche Unterwerfung statt, als in dem vorgeschriebenen Frachtbriefe (§ 50 Alin. 1 und Anl. B. des Betr.-Regl., vgl. Bd. I. Anm. 20 S. 95 f.) auf die in den Betriebsreglements und den Tarifen der betreffenden Bahnen bezw. Verkehre enthaltenen Bestimmungen ausdrücklich Bezug genommen ist und diese demgemäß expressis verbis zu einem Bestandtheile des Frachtvertrages gemacht sind.

Erk. des I. Sen. des R.-O.-H.-G. vom 30. November 1875, Entsch. Bd. 19 S. 184 (18), Wehrmann S. 13, 14, Ruckdeschel S. 8, Thöl III. § 49 S. 91—93, Erk. des R.-O.-H.-G. 13. Juni 1871 Bd. 3 S. 59 f., Seuffert's Arch. Bd. 10 S. 199, Koch II. S. 7 ff. § 24 Goldschmidt Bd. 4 S. 550.

5. Erlaß und Einführung. Der Erlaß staatlicher Betriebsreglements ist im Deutschen Reiche und in Oesterreich-Ungarn auf gesetzlicher Grundlage erfolgt.

Im Deutschen Reiche ist der Erlaß und die Bekanntmachung dem Bundesrathe übertragen, wie das R.-O.-H.-G. (Bd. 21 S. 60 ff.) mit Recht aus Art. 41—46 der Deutschen Reichsverfassung folgert. Demgemäß ist vom Bundesrath nach der einleitenden Bestimmung „in Ausführung des Art. 45 der Reichsverfassung" das

Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands

beschlossen und unterm 11. Mai 1874 im Centralblatt für das Deutsche Reich (Jahrg. 1874 Nr. 21 vom 22. Mai 1874) publizirt worden. (In Bayern im Ges.- und Verordn.-Bl. für Bayern 1874 Nr. 30 S. 337, vgl. Ruckdeschel S. 6.)

In Oesterreich-Ungarn stützt sich der Erlaß des staatlichen Betriebsreglements auf das Gesetz vom 24. Dezember 1867, betr. das zwischen der cisleithanischen und ungarischen Regierung geschlossene Uebereinkommen über die gemeinschaftlichen Angelegenheiten beider Reichshälften. Demgemäß ist „auf Grund des Artikels VIII. des Gesetzes vom 24. Dezember 1867 (R.-G.-Bl. Nr. 4 1868)" von dem Oesterreichischen Handelsminister das

Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder

unterm 10. Juni 1874 im XXVI. Stücke des R.-G.-Bl. vom 10. Juni 1874 Nr. 75 und unter demselben Datum gleichlautend von dem Ungarischen Kommunikationsminister das

Betriebsreglement für die Eisenbahnen der Länder der Ungarischen Krone

im Amtsblatt für die Länder der Ungarischen Krone vom 10. Juni 1874 veröffentlicht worden. (Vgl. Epstein S. 1 u. 2.)

Der Erlaß des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen beruht auf vertragsmäßiger Grundlage sc. auf den Statuten und Beschlüssen des genannten Vereins. Die neueste Fassung des Vereinsreglements ist vom Vereine zu Baden-Baden (2./4. August 1880) beschlossen und als

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

mit Gültigkeit vom 1. Januar 1881 in dem Vereinsorgane: „Zeitung des Vereins Deutsch. Eisenb.-Verw.“ Jahrgang 1881 Nr. 17 S. 237 bekannt gemacht worden.

Alinea 1 der einleitenden Bestimmung regelt die Grenzen — das Geltungsgebiet — des Betriebsreglements in vierfacher Beziehung, nämlich I. materiell (nach den Objekten des Transports), II. zeitlich (nach der Zeit des Inkrafttretens), III. persönlich (nach den Subjekten des Transports) und IV. räumlich (nach den Verkehrsrichtungen).

I. Materiell umfaßt das Reglement „Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren sowie von Gütern“, soweit sie nicht durch §§ 40, 47 u. 48 des Betr.-Regl. vom Transporte ausgeschlossen sind. Das Reglement enthält für alle diese Transportobjekte in den vom H.-G.-B. gezogenen Grenzen die allgemeinen Bedingungen für die bahnseitige Annahme zur Beförderung, zu welchen behufs Abschlusses des Frachtvertrages diejenigen Bestimmungen und Angaben, welche der Natur der Sache nach konkret sind, hinzutreten. Damit sind eine Anzahl Bestimmungen in Verbindung gebracht, welche rein polizeilicher Natur und daher eigentlich nicht hierher, sondern in das Bahnpolizeireglement gehörig, doch im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Verkehrs hier beigefügt sind. Zum Theil sind dies lediglich Wiederholungen von Vorschriften des Bahnpolizeireglements. Die Eintheilung der Bestimmungen des Betriebsreglements ist nicht nach Maßgabe und Reihenfolge der bezüglichen Artikel des H.-G.-B.'s erfolgt, vielmehr ohne besonderes System lediglich dem praktischen Bedürfnisse gemäß gebildet und daher im Wesentlichen nach einem äußerlichen Momente, nach den Kategorien der Transportobjekte geordnet. Das Betriebsreglement zerfällt demgemäß in 4 Abschnitte, von denen Abschn. I. (§§ 1—6) Allgemeine Bestimmungen, II. (§§ 7—45) Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, III. (§§ 46—70) Beförderung von Gütern, IV. die Schlußbestimmung über die Form der Publikation von Reglementsabänderungen umfaßt.

II. Zeitlich ist das Geltungsgebiet für das Deutsche und Oesterreich-Ungarische Betriebsreglement dahin begrenzt, daß beide Reglements an Stelle der älteren vom 1. Juli 1874 ab in Anwendung kommen. Das neue Vereinsreglement ist vom 1. Januar 1881 ab gültig.

III. Persönlich (d. h. nach den Subjekten des Eisenbahntransports) sind dem Deutschen Reglement: „sämmtliche Eisenbahnen Deutschlands“, dem Oesterreich-Ungarischen Reglement: „sämmtliche Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, sowie der Länder der Ungarischen Krone“, endlich dem Vereinsreglement: „sämmtliche Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ unterworfen.

IV. Räumlich erstreckt sich die Geltung des Deutschen und Oesterreich-Ungarischen Reglements auf den Lokalverkehr, den Verbandverkehr sowie den Verkehr

von Bahn zu Bahn (s. oben Anm. 194 S. 152, Thöl, H.-R. III. § 48 S. 88, 89, Kühlwetter S. 2 Nr. 2, Epstein S. 2, Ruckdeschel S. 9, Hillig § 6 S. 13 f., Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 10 S. 1 ff.), während das Vereinsreglement auf denjenigen gegenseitigen Verkehr Anwendung findet, welcher die Grenzen des Deutschen Reiches oder der Oesterreich-Ungarischen Monarchie überschreitet. Thöl (H.-R. III. S. 88, 89, 250, 251, Handelsrechtl. Erört. S. 30—39, 45—48) und Goldschmidt (Zeitschr. für das ges. H.-R. Bd. 26 S. 609) sind über die Tragweite der Worte „Verkehr von Bahn zu Bahn" verschiedener Ansicht, indem ersterer darunter vornehmlich den Vereinsverkehr, letzterer denjenigen Bahnverkehr versteht, welcher sich nicht als reiner Lokal- oder Verbandverkehr charakterisirt. Man wird gut thun, die Worte in Rücksicht auf die leider vielfach ungenaue und unjuristische Ausdrucksweise der Betriebsreglements nicht zu streng zu nehmen. Es liegt unverkennbar die Absicht zu Grunde, alle Formen des Bahnverkehrs zu treffen. Unter „Verkehr von Bahn zu Bahn" dürfte daher jeder Verkehr im weitesten Sinne zu verstehen sein, der nicht bereits durch die termini technici „Lokalverkehr" und „Verbandverkehr" umfaßt wird, also sowohl derjenige Verkehr, den Thöl als zusammengesetzten Lokalverbandverkehr bezeichnet, als auch der Vereinsverkehr. Jeder Zweifel wäre behoben, wenn die Worte „im Lokal- und Verbandverkehr sowie im Verkehr von Bahn zu Bahn" gänzlich fortgeblieben wären.

Alinea 2 der einleitenden Bestimmung entspricht dem wichtigen Grundsatze, daß die Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen obligatorisch sind derartig, daß sie von diesen nicht abgeändert werden dürfen (s. S. 146) und enthält demgemäß die Vorschrift, daß Spezialbestimmungen einzelner Eisenbahnverwaltungen oder Eisenbahnverbände neben dem Reglement nur unter folgenden drei Voraussetzungen Geltung haben, nämlich:

1. wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind,
2. mit den Festsetzungen des Reglements nicht im Widerspruche stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen,
3. oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

Der Aufnahme in die Tarife steht die getrennte, selbstständige Veröffentlichung derartiger Spezialbestimmungen dann gleich, wenn die Publikation eine den Tarifen gleiche, ordnungsmäßige und gehörige ist. Denn „Tarif" ist nach der Ausdrucksweise des Betriebsreglements nicht auf den Begriff Transportpreisverzeichniß beschränkt, sondern in dem weiteren Sinne reglementarischer Bestimmungen zu nehmen.

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 7. Juni 1876 Bd. 21 S. 108, Thöl III. S. 93. 94. Ruckdeschel S. 9 (A. M. Epstein S. 2), Kühlwetter S. 4 Nr. 7.

Nur die Ergänzung des Reglements durch Spezialbestimmungen ist zulässig, nicht aber ein Widerspruch mit den Festsetzungen desselben. Ein solcher ist der Natur der Sache nach in denjenigen Fällen nicht anzunehmen, wo das Reglement nicht ausdrücklich Bestimmungen trifft, sondern dieselben in Gestalt von Ausführungsverordnungen u. dgl. dem Ermessen der Eisenbahnen, sei es mit oder ohne Vorbehalt der Genehmigung der Aufsichtsbehörden überläßt.

Spezialbestimmungen, welche dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren, sind gestattet, aber nur neben dem Reglement und ohne jede Beschränkung der dem Publikum durch dieses gewährten Vortheile. Letztere dürfen nicht irgendwie aus dem Grunde verringert werden, weil als Aequivalent dafür andere,

vielleicht größere Vergünstigungen gewährt werden sollen. Es dürfen also z. B. nicht billigere Frachtsätze, als die gewöhnlichen unter der Beschränkung stipulirt werden, daß die reglementarischen Lieferfristen (§ 7) eine Verlängerung erfahren oder das reglementarische Maaß der Entschädigung für Verlust und Schaden verringert wird. Die dispositiven Vorschriften des Reglements sind unabänderlich, sie sind das geringste Maaß von Vortheilen, an welchem überhaupt nicht gerüttelt werden darf, auch nicht im Austausche mit anderen Vergünstigungen, deren Mehrwerth sich nicht übersehen läßt.

Vgl. oben Bd. I. Anm. 34 S. 168, 169, v. Hahn II. S. 516, Rundeschel S. 9.

Mit Recht bemerkt Kühlwetter S. 3 Nr. 4, daß die Befugniß der Eisenbahnen, günstigere Bedingungen zu gewähren, da ausgeschlossen ist, wo die Vorschriften des Reglements allgemein polizeilicher Natur sind (z. B. § 16 Alin. 1, § 19 Alin. 3, § 22 Alin. 3, § 40 Alin. 2, § 48).

Das Vereinsreglement enthält noch in einem Zusatze — Alinea 3 — welcher dem vermittelnden Zwecke desselben gemäß für den Vereinsverkehr sich als nothwendig erwiesen hat, die Vorschrift, daß, wenn durch einzelne oder mehrere der dem Vereinsgebiete angehörigen Regierungen Bestimmungen polizeilicher Natur zum Betriebsreglement erlassen sind, dieselben auch für den Vereinsverkehr Geltung haben, sofern derselbe das betreffende staatliche Gebiet berührt, d. h. der Absender hat im Vereinsverkehre alle polizeilichen Bestimmungen der vom Transport berührten Staaten zu beachten.

Zu diesem Behufe ist in einem weiteren Zusatze — Alinea 4 — bestimmt, daß die geschäftsführende Direktion derartige polizeiliche Bestimmungen unter Bezeichnung ihres staatlichen Geltungsgebietes als Nachträge zum Vereinsreglement in der vorgeschriebenen Form, d. h. durch die Vereinszeitung, publiziren wird.

204) **§§ 1—6 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Die §§ 1—6 des Betriebsreglements bilden den Abschnitt I. desselben und enthalten unter der Ueberschrift „Allgemeine Bestimmungen“ eine Anzahl Ordnungsvorschriften, dazu bestimmt, im Allgemeinen das Verhalten des Eisenbahndienstpersonals und des Publikums für sich und im Verhältnisse zu einander durch einige grundlegende Direktiven und Verhaltungsmaßregeln einheitlich zu regeln. Diese Vorschriften haben zum größten Theil einen so allgemeinen Charakter, daß sie durch spezielle Ausführungsbestimmungen (Instruktionen, Spezialreglements, Verordnungen) der Eisenbahnverwaltungen oder der Aufsichtsbehörden Ergänzungen erfahren mußten. Dahin gehört § 1 (Pflichten des Dienstpersonals), § 2 (Rechte des Dienstpersonals), § 3 (Entscheidung von Streitigkeiten), § 4 (Beschwerdeführung). Rechtlich bieten diese vier ersten Paragraphen keinen Anlaß zu Erläuterungen. Wichtiger dagegen sind in dieser Hinsicht die §§ 5 und 6 des Reglements.

§ 5, der vom Betreten der Bahnhöfe und der Bahn handelt, reproduzirt in abgekürzter Form das aus dem Bahnpolizeireglement vom 4. Januar 1875/12. Juni 1878 entnommene Verbot, wonach das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume jedermann, mit Ausnahme der dazu nach den Bestimmungen des Bahnpolizeireglements befugten Personen untersagt ist. Dieses Verbot, welches in

den §§ 54 u. 55 des Bahnpolizeireglements des Näheren ausgeführt ist, ist in Verbindung der mit Vorschrift des § 2 Betriebsreglement deshalb von großer rechtlicher Bedeutung, weil — abgesehen von den in den §§ 62—64 des Bahnpolizeireglements vorgesehenen Ordnungsstrafen ꝛc. — das Zuwiderhandeln gegen dasselbe für die Eisenbahnverwaltung den Einwand des eigenen Verschuldens gegen eine auf § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 gestützte Schadensklage wegen Tödtung oder Körperverletzung zu begründen vermag. (Vgl. Eger, Komment. zum Reichshaftspfl.-Ges. II. Aufl. S. 138 f.)

§ 6 Alinea 1 dehnt auf den Transport von Personen, Thieren und Sachen den im Art. 422 Alin. 1 Ziff. 3 u. Alin. 2 H.-G.-B. nur für den Transport von Gütern gegebenen Grundsatz aus und führt zugleich einige Gründe an, aus welchen die Eisenbahn die ihr prinzipiell obliegende Transportpflicht ablehnen, die Beförderung verweigern kann, nämlich — abgesehen von dem Umstande, daß die regelmäßigen Transportmittel nicht ausreichen (s. oben Anm. 199 S. 171 f. u. § 55 Alin. 1 Anm. 208 S. 195) —: „wenn außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen“. Es handelt sich hierbei um die Eingehung des Frachtvertrages, nicht um die zeitweilig verhinderte Ausführung des bereits abgeschlossenen Frachtvertrages, über welche § 58 Betriebsreglement disponirt. Unter außergewöhnlichen Hindernissen wird man solche zu verstehen haben, deren Eintreten nicht im gewöhnlichen Laufe der Dinge liegt und deren Beseitigung mit Aufwendung rationeller Mittel sich nicht in einer verhältnißmäßig kurzen Zeit bewirken läßt. Ueber den Begriff „höhere Gewalt“ s. Bd. I. Anm. 42 S. 235 f. Im Streitfalle hat richterliches Ermessen zu entscheiden.

Alinea 2 enthält die zur wesentlichen Erleichterung des Verkehrs gegebene Vorschrift, daß als Zahlungsmittel überall — d. h. im ganzen Geltungsgebiete des Reglements — das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluß der Scheidemünze, anzunehmen ist. Der Ausdruck „Nachbarbahnen“ ist nicht sehr bestimmt. Es sind darunter aber wohl nur die direkt anschließenden Bahnen zu verstehen, in dieser Beschränkung aber nicht nur inländische, sondern auch ausländische. Außer Gold- und Silbergeld müssen natürlich auch die sonstigen in dem betreffenden Staate vorgeschriebenen gesetzlichen Zahlungsmittel zugelassen werden. Der Kurs soll von der Eisenbahnverwaltung festgesetzt und bei jeder Expedition durch Anschlag publizirt werden. Die Festsetzung darf der Natur der Sache nach nicht willkürlich gegriffen sein, gegen zu niedrige Festsetzung wird dem Publikum die Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde zugestanden werden müssen. Etwaige gesetzliche Verbote schließen die Annahme der bezüglichen Geldsorten aus.

205) **§ 46 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Mit dem § 46 beginnt der III. Abschnitt der jetzt geltenden Eisenbahnbetriebsreglements, der von der Beförderung von Gütern handelt. Dieser Abschnitt III. §§ 46—70 bildet den Inhalt des früheren Reglements für den Vereinsgüterverkehr, während der Abschnitt II. (§§ 7—45) den Inhalt des Reglements für die Beförderung von Personen ꝛc. darstellt. Beide Reglements wurden erst durch das Norddeutsche Bundesreglement in eines verschmolzen (s. Vorbemerkung S. 146).

Die §§ 46, 47, 48, 55 und 56 (Alin. 6 u. 7) des Betriebsreglements, deren juristische Erläuterung im Anschlusse an Art. 422 H.-G.-B. nunmehr folgt, enthalten sämmtlich Bestimmungen, welche eine Ergänzung und Präzisirung der gesetzlichen Vorschriften dieses Artikels zum Gegenstande haben, soweit solche im Wege der Vereinbarung bezw. des Reglements nach dem Gesetze statthaft sind.

§ 46, der erste dieser Paragraphen, enthält eine wichtige Ergänzung des Alin. 1 Art. 422 zu Gunsten des Publikums. Wie es von Anfang an als eine Hauptaufgabe des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen und des von diesem aufgestellten Güterreglements galt, eine Einrichtung zu schaffen, welche sämmtliche deutsche Eisenbahnen dem Publikum gegenüber als unter einer Verwaltung stehend erscheinen läßt, und zu diesem Ende die Vereinsverwaltungen zu verpflichten, den Transport von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne den Handelsstand zur Annahme von Spediteuren zu zwingen, zu übernehmen, so ist auch bereits in dem ältesten Vereinsgüterreglement vom 1. April 1850 der Grundsatz an die Spitze gestellt und aus diesem in das Vereinsgüterreglement vom 1. März 1865 und mit unwesentlichen Modifikationen in die Staatsvereinsreglements von 1874 und in die neueren Vereinsreglements übergegangen:

> daß der Transport von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen zu erfolgen hat, ohne daß es behufs des Uebergangs von einer Bahn auf die andere einer Vermittlungsadresse bedarf.

Die große Verkehrsschwierigkeit, welche darin bestand, daß bei einem über mehrere anschließende Bahnen gehenden Transporte der Uebergang des Gutes von der einen das Gut befördernden Bahn auf jede folgende durch besonders vom Absender zu bestellende Vermittler (Spediteure, Bevollmächtigte 2c.) besorgt und von letzteren zu diesem Behufe ein neuer Frachtbrief für jede der anschließenden Bahnen ausgestellt werden mußte, wurde durch obige Vorschrift beseitigt, indem den Bahnen die Pflicht auferlegt wurde, den Transport ohne jede derartige Vermittlung, d. h. ohne neuen Frachtbrief, mit dem ursprünglichen, der ersten Bahn ausgestellten, durchgehenden Frachtbriefe selbst aufeinander überzuleiten. Während aber vor Emanation des D. H.-G.-B. hiermit jeder Bahn nur die Verbindlichkeiten eines Spediteurs in Bezug auf die Folgebahn zugewiesen waren, wie ja auch Art. 422 Alin. 1 H.-G.-B. jeder Bahn nur die Transportpflicht „für ihre Bahnstrecke“ auferlegt (vgl oben Anm. 196 S. 165), erlangte die in Rede stehende Reglementsbestimmung durch Art. 401 des H.-G.-B. eine viel weitergehende Bedeutung. Denn danach haftet jede Bahn, wenn sie zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihr übernommenen Transports das Gut mit dem Frachtbrief anderen Bahnen übergiebt, auch für diese als Frachtführer und umgekehrt haften die letzteren, wenn sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernehmen, in gleicher Weise für die vorangehenden. Ist es nun auch hinsichtlich des gewöhnlichen Frachtführers an sich Thatfrage, ob, wie weit und für welche Strecke ein Transport als übernommen gilt (s. Bd. II. S. 7), so ist es bei Eisenbahnen doch unzweifelhaft, daß die das Gut mit durchgehendem Frachtbriefe annehmende Eisenbahn den Transport bis zu dem darin bezeichneten Bestimmungsorte übernimmt und sich auch gemäß Art. 423 H.-G.-B. von der ihr hiernach für den ganzen Transport und alle nachfolgenden Eisenbahnen obliegenden Haftpflicht als Frachtführerin ebensowenig befreien kann, wie die letzteren, wenn sie das Gut mit

dem durchgehenden Frachtbriefe übernehmen, von der Haftpflicht für die vorangehenden Bahnen. (Vgl Prot. S. 818; Puchelt II. S. 374, Hillig S. 14 u. 72, Wehrmann S. 169.) Nun darf nach § 46 des Betriebsreglements die Beförderung mit durchgehendem Frachtbriefe im Gebiete des Deutsch. u. Oesterr. sowie des Vereinsreglements nicht abgelehnt werden, gleichviel, ob sie mit anderen Bahnen im Verbandsverkehre steht oder nicht. (Die abweichende Meinung Puchelt's II. S. 374 ist unzutreffend: s. Bd. II. S. 9). Und daraus folgt:

1. Die in Art. 422 Alin. 1 H.-G.-B. nur auf die eigene Strecke beschränkte Transportpflicht ist durch § 46 des Betriebs-Reglements für alle demselben unterworfenen Bahnen über den eigenen Bahnbezirk hinaus auf den ganzen Reglementsbezirk obligatorisch ausgedehnt, derartig, daß der Transport mit durchgehendem Frachtbriefe nach jeder für den Güterverkehr eingerichteten Station des Bezirks übernommen werden muß, wenn nicht für die in Betracht kommende Strecke die im Art. 422 H.-G.-B. bezw. in den Reglements bezeichneten Transporthindernisse entgegenstehen.
2. Die Annahmebahn und alle folgenden an dem Transporte mit durchgehendem Frachtbriefe betheiligten Bahnen tragen für die ganze Transportstrecke die Haftpflicht des Frachtführers in Gemäßheit der Art. 401 und 429 H.-G.-B. §§ 62 und 63 Betriebsreglements. Vgl. Bd. II. Anm. 73—76 S. 2—58 u. Bd. III. Anm. 299 f. zu Art. 429.

Ueber den Begriff: „Transport von Gütern" s. Bd. I. Anm. 3 zu Art. 390 (S. 15—26).

Die „für den Güterverkehr eingerichteten Stationen" werden durch die ordnungsmäßigen Bekanntmachungen der einzelnen Bahnverwaltungen bestimmt. Unter Stationen sind auch die Haltestellen einbegriffen. „Güterverkehr" steht im Gegensatze zum „Personenverkehr". Auf Stationen bezw. Haltestellen, die nur für letzteren eingerichtet sind, findet § 46 nicht Anwendung. Auch bei für Güterverkehr eingerichteten Stationen ist zu unterscheiden, ob die Einrichtung nur für Wagenladungs- oder nur für Stückgüter oder für beides besteht.

Vgl. zum § 46 des Betriebsreglements noch die Art. 11—14 des Uebereinkommens unter Anm. 210—213 S. 198—200.

206) **§ 47. Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 47 enthält ergänzende Bestimmungen zu dem im Art. 422 Alin. 1 Ziff. 1 des H.-G.-B. ausgesprochenen Satze, daß die Eisenbahn einen Transport nicht verweigern darf, wenn sich die Güter vermöge ihrer Verpackung zum Transporte eignen (s. oben Anm. 197 S. 166 f.). Alinea 1 des § 47 ist mit unerheblichen Abweichungen aus § 2 des Ver.-Güt.-Regl. von 1865 entnommen. Nur der letzte Satz dieses Alinea, welcher auch im Norddt. Regl. von 1870 noch nicht enthalten, ist aus dem Oesterr.-Ungar. Regl. von 1872 zugefügt. — Alin. 2 ist aus dem Preuß. Staats-Regl. von 1868 zuerst in das Norddt. Regl. von 1870, sodann in das Oesterr.-Ungar. Regl. von 1872 und unverändert in die jetzt geltenden Regl. übergegangen. — Alin. 3 endlich hat zuerst in den Entwurf des Reichseisenbahnamts von 1873 Aufnahme gefunden und ist von dort unverändert in die Reglem. von 1874 übertragen worden.

Alinea 1 giebt im ersten Satze dem bereits in Art. 422 Alin. 1 Ziff. 1 H.-G.-B. enthaltenen Satze, daß die Eisenbahn den Transport von Gütern, welche sich vermöge ihrer Verpackung nach den Reglements ꝛc. zum Transport eignen, nicht verweigern darf (vgl. Anm. 197 S. 166) — in Rücksicht auf die ihr sonst aus Art. 395 entspringende Haftpflicht — dahin erweiterten positiven Ausdruck, daß die Eisenbahn nicht verpflichtet ist, Gut zum Transport zu übernehmen, welches nicht ordnungsmäßig (im Ver.-Güt.-Regl. von 1865: „nicht zweckmäßig“) oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert. Hierüber entscheidet in erster Reihe das Ermessen der Bahnorgane nach den Reglements, den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn und sonstigen Erfahrungssätzen und Handelsgebräuchen (s. oben S. 167 und § 53 der Preuß. konform. Dienstvorschriften), im Streitfalle aber mit dem Absender endgültig der Richter. Die Worte im § 2 des Ver.-Regl. „nach ihrem Ermessen“ und „nach dem Ermessen der Eisenbahn“ sind ebenso wie die im Oesterr.-Ungar. Regl. von 1872 (§ 2) enthaltenen: „nach dem Ermessen der Eisenbahn vorbehaltlich der richterlichen Entscheidung“ in den Reglem. von 1874 in Fortfall gebracht worden, nachdem in den Motiven des Entw. des Reichskanzlers von 1873 (D. E.-Z. 1873 S. 1061 f.) ausgeführt worden, daß auch ohne diese Worte der Natur der Sache nach zunächst die Bahnverwaltung, welche die Haftpflicht trage, über das Zureichende der Verpackung sich thatsächlich zu entscheiden habe, bei Differenz mit dem Absender aber richterliche Entscheidung eintreten müsse.

Im zweiten Satze wird jedoch von der Regel des ersten Satzes im Interesse des Verkehrs eine Ausnahme zugelassen. Nimmt die Bahn Gut mit äußerlich erkennbaren Mängeln der Verpackung anstandslos an, so hat sie anläßlich der ihr dann zur Last fallenden Negligenz an sich die Haftpflicht zu tragen. (Vgl. oben Bd. I. Anm. 44 S. 258 f.) Häufig liegt es aber im Interesse des Absenders, das Gut in der mangelhaften ꝛc. Verpackung auf eigenes Risiko (sei es zur Beschleunigung des Transports, sei es zur Kostenersparniß ꝛc.) befördern zu lassen und so die Bahn von der Haftung dafür zu befreien (Wehrmann S. 52), bezw. auf den Ersatzanspruch für den in Folge dieses Mangels etwa entstehenden Schaden Verzicht zu leisten (oben Bd. I. S. 261). Prinzipiell ist nun zwar den Bahnen durch Art. 423 H.-G.-B. ein derartiges Paktiren über die Haftpflicht untersagt, ausnahmsweise aber durch Art. 424 Ziff. 2 H.-G.-B. eine Vereinbarung nachgelassen, daß bei — nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe — nicht ordnungsmäßig ꝛc. verpackten Gütern für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung ꝛc. verbundenen Gefahr entstanden ist (vgl. Anm. 226, 231, 233 zu Art. 424 Alin. 1 Ziff. 2, Alin. 2 H.-G.-B. und § 67 Nr. 3 Betriebsregl., und es gilt sodann bis zum Nachweise des Gegentheils zu Gunsten der Eisenbahn die Vermuthung, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus dem Mangel oder der Mangelhaftigkeit der Verpackung entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist. In Rücksicht auf diese gesetzliche Befugniß bestimmt der in Rede stehende Satz, daß mangelhaft ꝛc. verpacktes Gut ausnahmsweise befördert werden kann, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung ausdrücklich und schriftlich anerkennt. In diesem Falle ist die vom Gesetze (Art. 424 Ziff. 2) verlangte Voraussetzung gegeben, welche die Bahn zur Ablehnung von der ihr prinzipiell obliegenden Haftpflicht berechtigt und auf Grund deren im § 67 Nr. 3 des Betriebsregl. auch ausdrücklich die Haftpflicht ausgeschlossen

ist. (Vgl. Anm. 233.) Immerhin ist aber der Transport mangelhaft verpackten Gutes von dem freien Willen der Bahn abhängig, auch wenn der Absender sich zu einer bezügl. Anerkennung erbietet. Das Gut „kann", aber es muß nicht befördert werden. Auch ist die Konnivenz überhaupt nicht gestattet, wenn die Verpackungsvorschriften (wie im § 48 Betriebsregl.) polizeilicher Natur sind. Alsdann ist eine derartige Erklärung unzulässig (s. § 53 der Preuß. konform. Dienstvorschriften). Ebenso bei Verpackungsvorschriften, welche das Betriebsreglement selbst und die zusätzlichen Bestimmungen und Vereinbarungen zu demselben enthalten.

Die Anerkennung des Absenders ist zwiefach abzugeben: Erstens in einer besonderen mit seiner Unterschrift versehenen Erklärung — Revers — (s. Alin. 2) und zweitens durch Wiederholung derselben auf dem Frachtbriefe. Nur die Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe ist im H.-G.-B. vorgeschrieben, damit der Mangel ausdrücklich und formell konstatirt werde und Empfänger und Empfangsbahn sofort Kenntniß darüber erhalten, in welcher Beschaffenheit die Waare zur Aufgabe gelangte, und unbegründete Reklamationen vermieden werden. (Prot. des H.-G.-B. S. 4796 f.) Der besondere Revers dagegen hat den Zweck, der Eisenbahn nach Abgabe des Frachtbriefs an den Adressaten noch einen schriftlichen Beweis jener Erklärung zu sichern. (Mot. des Entw. des Reichsreglements 1873. Epstein S. 38, Ruckdeschel S. 25.) Die Erklärung braucht, wenn sie in den Text des Frachtbriefs aufgenommen ist, einer besonderen Vollziehung nicht, anderenfalls muß die Erklärung von derselben Person unterschrieben sein, welche den Frachtbrief als Absender vollzogen hat (bezw. von deren Bevollmächtigten). Derjenige, der den unterschriebenen Frachtbrief zur Bahn bringt, gilt nicht ohne Weiteres für ermächtigt, die Erklärung zu vollziehen. (A. M. Epstein und Ruckdeschel a. a. O.) Ueber die Ausstellung sogen. Generalreverse bei häufigen Versendungen gleichartiger Güter durch denselben Absender s. §. 59 der Preußischen konformen Dienstvorschriften.

Unterläßt die Eisenbahn trotz äußerlich erkennbarer Mängel sich eine solche Erklärung auf dem Frachtbriefe ausstellen zu lassen, so bleibt sie ebenso haftpflichtig, wie wenn sie das Gut in ordnungsmäßiger Verpackung übernommen hätte.

Vgl. Art. 395 Bd. I. S. 257 ff., Erk. des Ob.-Landger. Wien vom 9. Juli 1873, Rëll S. 223, 224.

Dagegen ist, da Art. 424 Ziffer 2 H.-G.-B. und § 67 Nr. 3 Betr.-Regl. nur die Erklärung auf dem Frachtbriefe fordern, der besondere Revers nicht unbedingt nothwendig. Wenn aber das Eisenbahnschiedsgericht zu Wien gerade umgekehrt den besonderen Revers ohne Erklärung auf dem Frachtbriefe in Rücksicht darauf für rechtswirksam erklärt, daß das Fehlen der Erklärung auf dem Frachtbriefe häufig vorkomme und usancemäßig sei, so muß dies als ein Verstoß gegen Art. 424 Ziffer 2 H.-G.-B. und § 67 Nr. 3 Betr.-Regl. bezeichnet werden.

Erk. des Eisenb.-Schiedsger. Wien vom 23. Juli 1876, Epstein S. 533, s. unten Anm. 226 und Anm. 233 III.

Der dritte Satz des Alinea 1 endlich, wonach in der fraglichen Erklärung die einzelnen Kolli zu spezifiziren und zu beschreiben sind, ist aus dem Oesterreichisch-Ungarischen Reglement von 1872 (§. 2) entnommen und bezweckt nach den oben allegirten Motiven lediglich die Abgabe einer vollständigen Erklärung, welche zugleich dazu dient, den Empfänger über die Mängel der Verpackung zu informiren und vor Schaden zu bewahren. (Epstein S. 38, 39, Ruckdeschel S. 25.)

Alinea 2 giebt kund, daß der Wortlaut der Erklärung durch ein dem Betriebsreglement als Anlage A. annektirtes Formular (s. oben S. 155) vorgeschrieben ist, welches in den Expeditionen bereit gehalten wird. Diese Bestimmung fehlte den älteren Reglements, welche — neben der Erklärung auf dem Frachtbriefe selbst — besondere Reverse nicht kannten. Die Vorschrift eines obligatorischen Wortlauts durch ein einheitliches Formular wurde nothwendig, weil die Erklärungen vielfach von einander abwichen und manche Bahnen über den Zweck derselben hinaus sich vollständige Befreiung von jeder Haftpflicht zu sichern suchten. Immerhin ist aber die Vorschrift nur administrativer Natur derartig, daß eine abweichende Fassung der Erklärung zwar die betreffende Verwaltung der Aufsichtsbehörde gegenüber verantwortlich, nicht aber das Schriftstück ungültig macht (s. Rudbeschel S. 26).

Alinea 3 enthält zwei im Verkehrsinteresse aufgenommene, den früheren Reglements fehlende Bestimmungen ohne besondere juristische Bedeutung.

Der erste Satz, welcher bestimmt, daß die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Kolli mit den desfallsigen Angaben im Frachtbriefe (cfr. § 50 Nr. 3) genau übereinstimmen müssen, ist nur — nach den Motiven — aus dem zitirten § 50 Nr. 3 des Betr.-Regl. hierher übernommen, weil diese Vorschrift weniger den Inhalt der Frachtbriefe, dem dieser Paragraph gewidmet ist, als vielmehr die Bedingungen betrifft, deren Erfüllung für die Uebernahme der Güter zum Transport nothwendig ist. Die im zweiten Satze enthaltene Vorschrift (Thöl III. S. 120), wonach die Eisenbahn zu verlangen berechtigt ist, daß seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet, ist wesentlich bestimmt, die vielfachen, insbesondere bei starkem Verkehr vorkommenden Verschleppungen von Gütern zu verhindern, und wird unter Hinweis auf die analogen Einrichtungen der Post und vieler Bahnen als im Verkehrsinteresse nothwendig, praktisch und unbedenklich in den Motiven bezeichnet. Beide Vorschriften beziehen sich nur auf Stückgüter Die erste ist obligatorisch, die zweite fakultativ, indeß durch Art. 14 Alin. 2 des Uebereinkommens ihre Beachtung generell vereinbart.

Vgl. zum §. 47 des Betr.-Regl. noch den Art. 14 des Uebereinkommens, s. unten Anm. 213 S. 200 und §§ 56 und 67 der Preuß. konform. Dienstvorschriften.

207) § 48. **Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 48 trifft ergänzende Bestimmungen zu der in Art. 422 Alin. 1 Ziff. 1 enthaltenen Vorschrift, daß die Eisenbahn einen Transport nicht verweigern darf, wenn die Güter „an sich“, d. h. nach ihrer natürlichen Beschaffenheit oder sonstigen Eigenschaft (Qualität, Form, Gewicht, Umfang ꝛc.) zum Transport sich eignen (s. Anm. 197 S. 166).

Der § 48 zerfällt in drei Theile. Er bestimmt unter:

A. die von der Beförderung ausgeschlossenen, d. h. unter allen Umständen zum Eisenbahntransport ungeeigneten,

B. die bedingungsweise zugelassenen, d. h. zwar an sich nicht geeigneten, aber durch Befolgung gewisser Expeditions-, Verpackungs- ꝛc. Vorschriften geeignet zu machenden Gegenstände, und

C. die Strafen und die Haftpflicht für unrichtige oder ungenaue Deklaration der sub A. und B. bezeichneten Gegenstände.

Das Ver.-Güt.-Regl. von 1865 enthielt hierüber nur wenige und unvollständige Bestimmungen. Der § 3 verordnete lediglich, daß gewisse Kategorien von Gütern vom Transport im Vereinsverkehre durchweg ausgeschlossen seien, und behielt es der öffentlichen Bekanntmachung vor, welche sonstigen Gegenstände auf einzelnen Verkehrsstrecken von der Beförderung ausgeschlossen werden sollten. Ueber bedingungsweise Zulassung zum Transport trifft das Ver.-Güt.-Regl. Bestimmungen nicht, ebensowenig über besondere Strafen für unrichtige oder ungenaue Deklaration solcher Gegenstände. Ausführlichere Bestimmungen enthält dagegen das Reglement der Preußischen Staatsbahnen von 1867, insbesondere finden sich in demselben bereits die unter A. 1 u. 2 der jetzt geltenden Reglements speziell aufgeführten Gegenstände, während die Bestimmung (A. 3), daß alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände vom Transport ausgeschlossen seien, nur in der Form des Transportverbots aller allgemein feuergefährlichen Gegenstände dort vorkommt. Die gegenwärtige Eintheilung des § 48 rührt aus dem Nordd. Regl. von 1870 her. Unter I. (Nr. 1—3) waren die von der Beförderung ausgeschlossenen, unter II. (A.—D.) die bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände aufgeführt und die Strafbestimmungen am Schlusse angehängt. Diese Reihenfolge beobachtete auch das Oesterr.-Ungar. Regl. vom 1. Juli 1872. In den Reglements von 1874 wurde — abgesehen von mehrfachen materiellen und redaktionellen Aenderungen im Einzelnen — die bisherige Reihenfolge dahin geändert, daß die Strafbestimmung an die Spitze gestellt wurde, weil — wie es in den Motiven heißt — es bei dem großen Werthe, welcher auf die Beachtung der Vorschriften dieses Paragraphen zu legen, zweckmäßig erscheine, die Strafbestimmung, die jetzt am Schlusse versteckt stehe, an die Spitze der detaillirten Vorschriften zu bringen. Späterhin wurde es jedoch für geeignet erachtet, zu der früheren Anordnung des Paragraphen zurückzukehren und die Strafbestimmung wieder an den Schluß zu setzen. Zugleich wurde es in Rücksicht auf die immer größer werdende Zahl der bedingungsweise zum Transport zu verstattenden Güter und ihrer Annahmebedingungen, sowie der durch die fortschreitende Industrie periodisch gebotenen Aenderungen und Zusätze für angemessen gehalten, das Verzeichniß und die Annahmebedingungen dieser Güter aus dem Texte des § 48 herauszunehmen und in einer besonderen Anlage (D.) dem Betriebsreglement unter dem Titel:

„Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände“

einzuverleiben, wodurch deren Aenderung ohne fortwährende Berührung des Textes des § 48 erleichtert wurde. Diese neueste Fassung des § 48 ist für Deutschland durch die Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 13. Juni 1880 (Central-Blatt f. d. Deutsche Reich Nr. 25) und für Oesterreich-Ungarn durch Ministerial-Verordnung vom 1. Juli 1880 (R.-G.-Bl. Nr. 78) eingeführt worden, und hat in Berücksichtigung einiger inzwischen beschlossener Aenderungen gegenwärtig die oben (S. 156 f.) mitgetheilte Form erhalten. Die zum § 48 als Anlage D. dem Betriebsreglement annektirten „Bestimmungen über bedingungsweise zugelassene Gegenstände“ sind der Natur der Sache nach inzwischen vielfachen Aenderungen

durch Nachträge unterworfen gewesen. Für Oesterreich-Ungarn ist überdies in Ergänzung und theilweiser Abänderung derselben (vgl. Nr. 1—12) zugleich „die Verordnung, betreffend die Regelung der Transporte explodirender Artikel auf Eisenbahnen vom 1. Juli 1880" (R.-G.-Bl. Nr. 79), ergangen.

Folgt man der oben bereits angegebenen Eintheilung des § 48, so werden zunächst unter

A. als „von der Beförderung ausgeschlossen" drei Kategorien bezeichnet, nämlich

1. alle solche Güter, die — wegen ihres Gewichts oder Umfangs, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft — nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn sich zum Transport nicht eignen;
2. die postzwangspflichtigen Gegenstände;
3. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, deren wichtigste insbesondere (unter a.—f.) aufgezählt sind, — soweit nicht die Bestimmungen in Anlage D. Anwendung finden.

„Ausgeschlossen", d. h. unbedingt (im Gegensatz zu B.) und unter allen Umständen verboten, selbst wenn sich der Absender zur Ausstellung eines Reverses im Sinne des § 47 bereit erklärt. Denn soweit das Reglement positive und ausdrückliche Vorschriften über die Annahme, Verpackungsart ꝛc. enthält, greift das Ermessen der Bahnorgane hierüber nicht Platz (s. oben Anm. 206 S. 188). Auch besteht kein Unterschied zwischen Güter- und Personenzügen.

Nr. 1. Alle solche Güter, die ... sich zum Transport nicht eignen. Diese Vorschrift ist dem Oesterreichisch-Ungarischen Reglement von 1872 entnommen und schließt sich dem Wortlaute des Art. 422 Alinea 1 Ziffer 1 an. Es sollen danach also vom Transporte ausgeschlossen sein diejenigen Güter, die „an sich" nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn zum Eisenbahntransporte ungeeignet sind, und die Worte „an sich" sind erläutert durch die in Parenthese gestellten: „wegen ihres Gewichts oder Umfangs, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaften". Es kann hierbei auf die Erläuterungen Anm. 197 S. 166 durchweg Bezug genommen werden. (Vgl. noch Ruckdeschel S. 43, Epstein S. 40, Wehrmann S. 79.) Die in dem Reglement von 1870 enthaltenen Worte „nach dem Urtheile des expedirenden Beamten" sind aus den gleichen Gründen, wie in § 47 Alin. 1 die Worte „nach dem Ermessen der Eisenbahn" (s. S. 187) in Fortfall gebracht.

Nr. 2. Die postzwangspflichtigen Gegenstände sind deshalb vom Eisenbahntransport ausgeschlossen, weil die Postverwaltungen auf deren Beförderung ein ausschließliches gesetzliches Recht haben. (Epstein S. 40.) Das Norddeutsche Reglement von 1870, das Oesterreich-Ungarische von 1872 und die ursprüngliche Fassung der Reglements von 1874 enthielten hier noch den aus § 3 des Vereinigten Güterreglements entnommenen Zusatz:

„sowie Dokumente, Edelsteine, echte Perlen und Pretiosen".

Diese Gegenstände wurden ihres hohen Werthes wegen ausgeschlossen und damit dem Postverkehre zugewiesen. (Epstein S. 40, Ruckdeschel S. 43.) Später entstanden aber Bedenken, ob die gänzliche Ausschließung nach Art. 422 zulässig sei, und es wurden daher die genannten Kategorien hier gestrichen und unter die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände aufgenommen (s. B. 2 unten S. 193).

Nr. 3. Der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände sind in Rücksicht darauf vom Transport ausgeschlossen, daß sie die Betriebsmittel, das Personal und andere Güter in besondere Gefahr setzen, die durch den Dampfbetrieb der Bahn noch erhöht wird. Indeß ist die Vorschrift keine unbedingte. Gewisse Kategorien solcher der Selbstentzündung oder Explosion unterworfener Gegenstände können durch zweckmäßige Umhüllung, Verpackung, Verladung ꝛc. zum Bahntransport geeignet gemacht werden und sind daher unter B. des § 48 den bedingungsweise zugelassenen Gegenständen beigefügt. Auch stimmen die Ansichten, ob und inwieweit gewisse Kategorien von Gütern dieser Gefahr unterworfen sind, nicht ganz überein. Daher finden sich in den Nr. 3 sub a. bis f. — übrigens (wie das Wort „insbesondere" andeutet) nur beispielsweise, nicht erschöpfend — aufgeführten Kategorien zwischen dem Deutsch. und Oesterr.-Ungar. Reglement verschiedene Abweichungen, die oben bei Wiedergabe des Textes des § 48 (s. S. 156 f.) hervorgehoben sind. (Vgl. Ruckdeschel S. 44—46. Thöl III. § 50 S. 95—97. Epstein S. 40 u. 41.)

B. Als „bedingungsweise zur Beförderung zugelassen" führt der § 48 in seinem zweiten Theile vier Kategorien auf, nämlich:

1. die in der Anlage D. des Reglements verzeichneten Gegenstände,
2. Gold- und Silberbarren, Platina, gemünztes und Papiergeld, geldwerthe Papiere, Dokumente, ferner Pretiosen, wie Edelsteine, ächte Perlen u. dgl.,
3. Gemälde und andere Kunstgegenstände (nach dem Oester.-Ung. Regl. auch Antiquitäten),
4. Gegenstände, deren Verladung oder Transport außergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht.

Es sind also hier unter 4 Nummern diejenigen Güter angeführt, die — wenn auch an sich zum Bahntransport ungeeignet — durch Beachtung gewisser Bedingungen, welche entweder vom Absender oder Empfänger oder der Bahn zu erfüllen sind, zur Beförderung geeignet gemacht und alsdann zugelassen werden können. Diese Bedingungen sind zum Theil im Reglement vorgeschrieben (für Nr. 1), zum Theil den Eisenbahnverwaltungen überlassen (Nr. 2, 3 u. 4).

Nr. 1. „die in der Anlage D. verzeichneten Gegenstände". Die Zahl derjenigen Gegenstände, die durch Feuergefährlichkeit, übeln Geruch, ätzende und andere Eigenschaften den Transportmitteln, anderen Gütern ꝛc. schädlich, aber durch geeignete Vorkehrungen dennoch transportabel gemacht werden können, mehrte sich mit der Zeit so, daß, während in den früheren Reglements und auch noch in der ersten Fassung des § 48 des Reglements von 1874 das Verzeichniß dieser Güter und die Annahmebedingungen in den Text des § 48 aufgenommen werden konnte, es im Jahre 1880 für zweckmäßiger erachtet wurde, das qu., häufigen Modifikationen und Zusätzen unterworfene Verzeichniß als eine besondere Anlage dem Betr.-Regl. zu annektiren und im Tenor des § 48 auf diese Anlage lediglich Bezug zu nehmen. Dies besagen die Worte: „die in Anlage D. bezeichneten Gegenstände" und zugleich der Zusatz, daß für deren Annahme und Beförderung die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen maßgebend sind. Diese Bestimmungen sind für Bahnen und Absender bindend derart, daß eine Abweichung im Wege der Vereinbarung unzulässig ist (vgl. unten sub C. S. 193 f.).

Vgl. noch Epstein S. 45, 46, Ruckdeschel S. 46—48.

Nr. 2. „Gold- und Silberbarren &c.“ Nach § 3 des Ver.-Güter-Regl. von 1865 war der Transport dieser Gegenstände gänzlich ausgeschlossen, nach den Regl. v. 1870, 1872 und der ursprüngl. Fassung der Regl. v. 1874 nur noch der Transport von Dokumenten, Edelsteinen, echten Perlen und Pretiosen, während Gold- und Silberbarren, Geld und geldwerthe Papiere bedingungsweise zugelassen waren (II. A. 12). Nach der neuesten Fassung des § 48 (1880) sind alle diese Güter unter die bedingungsweise zugelassenen aufgenommen, zugleich ist der Ausdruck „Geld“ durch die Worte „gemünztes und Papiergeld“ näher präzisirt und der unbestimmte Ausdruck „Pretiosen“ dahin erläutert, daß er als die generelle Kategorie von Kostbarkeiten (Art. 395 Alin. 2 H.-G.-B.) aufgefaßt und unter „Edelsteinen, echten Perlen u. dergl.“ nur beispielsweise — nicht erschöpfend — einige spezielle Arten solcher Pretiosen aufgeführt sind. Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, ist nicht, wie bei B. 1, durch das Reglement bestimmt, sondern den besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn überlassen. (Vgl. über die Haftung: Art. 395 Al. 2, oben Bd. I. Anm. 45 S. 263—269 u. Entsch. des Deutsch. Reichs-Ger. Bd. 7 S. 126.)

Nr. 3. „Gemälde und andere Kunstgegenstände“, welchen das Oesterr.-Ungar. Regl. — abweichend vom Deutschen — noch „Antiquitäten“ anreiht, ist die Eisenbahn zum Transport anzunehmen nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe enthalten ist (d. h. ohne Werthdeklaration). Bei der Schwierigkeit der Feststellung des Werthes bezw. der Richtigkeit der Werthangabe wird durch diese Vorschrift das Risiko der Bahnen, für derartige als „Kostbarkeiten“ zu betrachtende Güter zu haften, beseitigt. (Vgl. Bd. I. S. 265 dagegen Thöl H.-R. III. S. 102 und Hand.-Erört. S. 6—10, A. M. Goldschmidt, Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 26 S. 610 f., Bd. 28 S. 443 f.)

Nr. 4. Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung außergewöhnliche Schwierigkeiten verursacht. Es sind solche Gegenstände gemeint, die nach Umfang, Gewicht, Form &c. zwar nicht ganz zum Transporte ungeeignet (A. Nr. 1), aber doch, sei es hinsichtlich der Verladung oder des Transports, der annehmenden Verwaltung außergewöhnliche Schwierigkeiten bereiten, d. h. solche, denen die gewöhnlichen Betriebseinrichtungen (Verladevorrichtungen, Personal, Betriebsmittel) nicht gewachsen sind bezw. welche außerordentliche Anstrengungen zur Folge haben. Ob dies der Fall, ist nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung zu beurtheilen, event. tritt richterliche Feststellung ein. Die Beförderungsbedingungen sind bei derartigen Gütern nicht reglementarisch vorgeschrieben, sondern in jedem einzelnen Falle besonders zu vereinbaren (also bezüglich der Lieferfrist, Fracht, Verladungsweise &c.).

An den Schluß des § 48 ist als dritter Theil unter:

C. Die Straf- und Haftbestimmung,

für denjenigen gesetzt, der Gegenstände der unter Littr. A. Nr. 3 dieses Paragraphen oder der in der Anlage D. erwähnten Art unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgiebt oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln außer Acht läßt. Die Bestimmung ist also für beide Formen der Uebertretung vorgeschrieben. Sie ist eine spezielle Anwendung des in § 50 Nr. 4 generell ausgesprochenen Prinzips (s. Bd. I. S. 108). Ueber „unrichtige oder ungenaue Deklaration“ vgl. daher § 50 Nr. 4 des Betr.-Regl. Bd. I. S. 105 f. Die Deklaration allein genügt nicht zur Ver-

wirkung der Strafe, es ist die Aufgabe zur Beförderung (die Hin- oder Uebergabe) unter unrichtiger rc. Deklaration erforderlich. (Anders im Falle des § 50 Nr. 4 Betr.-Regl., s. Bd. I. S. 109). Dagegen reicht diese bloße Thatsache aus, gleichviel ob böse Absicht (dolus) vorliegt oder nur Irrthum (verschuldeter oder unverschuldeter), ob ein Schaden wirklich entstanden oder ob der Frachtvertrag formell perfekt geworden ist, oder nicht. (Ruckdeschel S. 37, D. E.-Z. 1876 S. 130, Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 18 S. 245.) Dasselbe gilt für die Nichtbeachtung der vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln.

Thöl III. S. 119 f., vgl. Erk. des Ob. Ger. Wolfenbüttel vom 11. Mai 1869, Seuffert's Arch. Bd. 23 S. 397, Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 19 S. 587 und Erk. des Landger. zu Metz vom 3. Juli 1875, Puchelt u. Maurer I. S. 40 ff., D. E.-Z. 1876 S. 129.

Liegt dieser Thatbestand vor, so treffen den Kontravenienten folgende Nachtheile:

1. Er hat für jedes Kilogramm des Bruttogewichts solcher Versandstücke eine schon durch die Auflieferung verwirkte Konventionalstrafe von 12 Mark (sc. Oesterr.-Ungarn: 6 Gulden) zu erlegen.
2. Diese Konventionalstrafe trifft ihn neben den durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen.
3. Er haftet außerdem für allen etwa entstehenden Schaden.

Nr. 1. Die Strafe ist eine civilrechtliche, durch den Eisenbahnfrachtvertrag vereinbarte Konventionalstrafe und daher lediglich nach den landesgesetzlichen Normen über Konventionalstrafen zu beurtheilen. Sie war in den früheren Reglements auf nur 6 Mark pro Kilogramm normirt, ist aber in den 1874er Reglements auf 12 Mark (Oesterr.-Ungarn: 6 Gulden) erhöht worden. Die Frage, ob hierbei das Gesammtgewicht des betreffenden Kollo oder nur der reglementswidrige Theil desselben zur Berechnung zu ziehen, ist unten bei Art. 15 des Uebereinkommens (Anm. 214 S. 201) erörtert. Die Strafe hat derjenige verwirkt, der das Gut aufgiebt oder die Sicherheitsmaßregel außer Acht läßt, gleichviel ob er dies selbst oder durch einen Bevollmächtigten thut (also nicht derjenige, für dessen Rechnung das Gut befördert wird, sondern derjenige, der den Frachtvertrag abschließt, der Spediteur rc.)

Erk. des Preuß. Ob.-Trib. vom 12. April 1870, Striethorst Arch. Bd. 77 S. 3?, Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 19 S. 564.

Der in den früheren Reglements noch enthaltene Zusatz, daß die Konventionalstrafe nach Befinden der Umstände von dem Versender oder Empfänger eingezogen werden kann, ist hier in Rücksicht darauf, daß darüber bereits in § 50 Nr. 4 Alin. 3 des Betr.-Regl. generell disponirt ist, neuerdings in Fortfall gebracht (vgl. Bd. I. S. 108 u. 109, Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 21 S. 185). Die Strafe fällt, wenn mehrere Bahnen am Transport betheiligt sind, nach Art. 17 Nr. 2 (früher Art. 14 Nr. 2) des Uebereinkommens der entdeckenden Verwaltung zu, und, wenn mehrere hierbei thätig, denselben zu gleichen Theilen (Bd. I. S. 122). Die Strafe kann erlassen werden. Nicht alle in § 48 enthaltenen Vorschriften sind polizeilicher Natur. Soweit dies aber der Fall — was ein Vergleich mit den Strafgesetzen und Polizeiverordnungen im Einzelfalle ergeben muß (s. z. B. § 367 Nr. 5 u. 6 des Deutsch. Strafgesetzbuchs, §§ 60, 62 Bahnpolizeireglement, Ruckdeschel S. 39) —, ist es Pflicht der Eisenbahnbehörden, an zuständiger Stelle die Kontraventionen auch zur weiteren strafrechtlichen rc. Verfolgung zu bringen. (§ 16? der deutschen Strafprozeßordnung.)

Nr. 2. Hiernach treffen den Kontravenienten außer der an die Eisenbahn zu entrichtenden reglementsmäßigen Konventionalstrafe noch die „durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen." Es liegt hierin keine Doppelstrafe, weil die eine civilrechtlicher, die andere kriminalrechtlicher Natur ist. Die polizeiliche oder strafrechtliche Strafe darf bei einem mehrere Gebiete durchlaufenden Transport nur einmal in Anwendung kommen.

Nr. 3. Endlich haftet unabhängig von der Konventional- und Kriminalstrafe der Kontravenient noch „für allen etwa entstehenden Schaden", dies ist die civilrechtliche Schadensersatzpflicht für die reglementswidrige Handlungsweise. Sie mußte ausdrücklich ausgesprochen werden, weil nach manchen Landesrechten die Konventionalstrafe jeden weiteren Schadensanspruch ausschließt oder doch nur bei erweislichem dolus oder culpa zuläßt. Es ist hier nur die Haftung der Bahn gegenüber gemeint für Schäden an Transportmitteln, Personal oder Gütern Dritter, die die Bahn zu tragen hat (z. B. Brand eines Eisenbahnwagens: Erk. des Kammergerichts zu Berlin 1869, Centr.-Org. N. F. Bd. VI. S. 70). Ein Dritter kann aus dieser Reglementsbestimmung gegen den Kontravenienten direkt Ansprüche nicht erheben, denn zwischen ihnen besteht ein Vertragsverhältniß nicht; der Dritte kann ihn also nur aus allgemeinen Rechtssätzen (außerkontraktlich, ex lege Aequilia) verantwortlich machen. In der Natur der Sache liegt es, daß die Bahn dem Kontravenienten für den aus der Uebertretung an den eigenen Gütern entstandenen Schaden nicht aufzukommen braucht (s. Bd. I. S. 106); dagegen ist die Annahme unrichtig, daß bei einer derartigen Uebertretung überhaupt kein Frachtvertrag vorliege und die Bahn daher jeder Haftpflicht enthoben sei. (A. M. Ruckdeschel S. 37.)

208) §. 55. **Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Alinea 1 des § 55 ist identisch mit § 10 des Ver.-Güt.-Regl. von 1865 und aus diesem in das Nordd. Regl. von 1870 und in die Regl. von 1874 übergegangen. Dagegen fehlte Alinea 2 sowohl dem Ver.-Güt.-Regl. von 1865 wie auch dem Nordd. Regl. von 1870. Es entstammt dem Oesterr.-Ungar. Regl. von 1867, ist aus diesem mit einigen Abänderungen in das Oesterr.-Ungar. Regl. von 1872 (§ 10) übertragen worden und hat von dort Aufnahme in die Regl. von 1874 gefunden.

Alinea 1 ist eine fast wörtliche Zusammenfassung des Alinea 2 des Art. 422 H.-G.-B. in Verbindung mit Ziff. 3 Alinea 1 dieses Artikels. Zunächst ist der Grundsatz des Alin. 2 Art. 422 wörtlich wiederholt, wonach die Eisenbahn nicht verpflichtet ist, die Güter zum Transport eher anzunehmen, als bis die Beförderung derselben geschehen kann, und hierauf ist der dritte derjenigen Gründe hinzugefügt, welche Art. 422 H.-G.-B. im Alin. 1 für die Transportverweigerung der Eisenbahnen zuläßt: „namentlich also nicht, insofern die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transports nicht genügen". In Betreff beider Sätze wird auf die obigen Erläuterungen Anm. 199, 200 S 171 f. Bezug genommen und zusätzlich noch Folgendes bemerkt. Wie die Fassung des Zusatzes: „namentlich also nicht . . ." deutlich erkennen läßt, ist der bezügliche Ablehnungsgrund nur beispielsweise angeführt und schließt andere triftige Ablehnungsgründe, welche die Beförderung verhindern, nicht aus; insbesondere nicht die bereits im § 6 aufgeführten: „außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt" (s. § 6

Anm. 204 S. 184). Insofern ist § 6 vollständiger, als § 55 und dient zur Ergänzung des letzteren. Ein rechtlicher Unterschied zwischen § 6 und § 55, wie ihn Ruckdeschel S. 94 aus der verschiedenen Wortfassung: Verweigerung der Beförderung (§ 6) — und Richtverpflichtung der Annahme zum Transport (§ 55) entnehmen will, erscheint nicht begründet. In beiden Paragraphen ist dasselbe, nämlich die Richtverpflichtung zur Eingehung eines Frachtvertrages (Art. 422 Alin. 1 H.-G.-B.) aus einem diese gesetzlich rechtfertigenden Grunde gemeint. (Thöl III. § 75 S. 154.)

Alinea 2 ist dazu bestimmt, gegenüber der den Eisenbahnen durch Alinea 1 bewilligten Ausnahme von der gesetzlichen Transportpflicht auch die Interessen des Publikums thunlichst zu wahren. Es soll nach Möglichkeit vermieden werden, daß die Interessenten, welche das Gut im Vertrauen auf die der Bahn obliegende Transportpflicht (Wehrmann S. 82) zur Bahn bringen, die Schwierigkeiten und Unkosten des Wiederfortschaffens haben, wenn die Bahn die Beförderung nicht alsbald bewirken kann. Aus diesem Grunde ist die Bahn nach Alinea 2 gehalten, derartige Güter, soweit die disponibeln Räumlichkeiten zureichen, bis zur Möglichkeit des Transports zu verwahren. Nach den Motiven „dürfte dieser Zusatz geeignet sein, die insbesondere vom Handelsstande als hart empfundene Bestimmung des Art. 422 Alin. 2 H.-G.-B. zu mildern". Die Bahn ist hierzu verpflichtet. (Im Oesterr.-Ungar. Regl. von 1867 war es in die Wahl der Bahn gestellt: cfr. Epstein S. 68, 69.) Aber diese Pflicht ist keine unbedingte. Denn: „die Eisenbahnen ausnahmslos zur Einlagerung der zugeführten Güter zu verpflichten, erscheint — nach den Motiven — nicht angängig, die Rücksichtnahme auf den vorhandenen Raum vielmehr nothwendig. Sache der Aufsichtsbehörden wird es sein, für die Schaffung ausreichender Lagerräume zu sorgen." Die Verpflichtung ist mithin nur vorhanden, „soweit die disponiblen Räumlichkeiten zureichen", d. h. so weit die vorhandenen Räumlichkeiten nicht für den Betrieb in Anspruch genommen werden müssen. Unter „Räumlichkeiten" sind nicht nur gedeckte Räume (Magazine, Schuppen), sondern auch die freien Terrains (Lagerplätze) der Bahn zu verstehen, falls sie sich zur Lagerung des betr. Gutes eignen. Diese Verpflichtung zur Deposition ist ferner nicht identisch mit der Verpflichtung zur Transportannahme und ihre Eingehung zieht daher auch nicht die strenge Haftpflicht des Frachtführers ex recepto, sondern nur die gewöhnlichen Wirkungen des Verwahrungsvertrages nach Maßgabe der einzelnen Landesrechte nach sich. Die Eisenbahn hat daher zwar die Güter „gegen Empfangsbescheinigung" (s. Preuß. kons. Dienstvorschr. § 54) zu übernehmen und dafür mit der Sorgfalt eines Depositars zu haften, nicht aber als Frachtführer. Denn es handelt sich hier nur um einen Vorvertrag, der erst später, wenn die Beförderung möglich geworden, durch einen zweiten vom ersten ganz unabhängigen Vertrag, den Frachtvertrag, ersetzt wird. (Erk. des D. Reichsger. vom 9. Juli 1880, Entsch. Bd. 2 S. 58.) Sobald dieser Zeitpunkt eintritt, findet daher ein neuer Vertragsabschluß statt, d. h. erst dann wird das Gut zum Transport angenommen und, um dies auch äußerlich durch den dafür im Reglement (§ 49) bestimmten formellen Akt zu markiren, ist verordnet, daß die Eisenbahn nur gehalten ist, das Gut unter dem Vorbehalt deponiren zu lassen, daß die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Expeditionsstempels (eingefügt durch Gener.-Vers.-Beschl. Berlin, 3./4. November 1873, Prot. S. 4, 5: die ungestempelten Frachtbriefe werden so lange

aufbewahrt) erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Guts möglich geworden ist. Damit hierüber zwischen der Bahn und dem Aufgeber des Guts kein Zweifel besteht, bestimmt der Schlußsatz, daß letzterer im Frachtbriefe sein Einverständniß zu erklären habe, daß die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe. (Vgl. Bd. I. S. 213, 214.)

Unzweifelhaft kann die Bahn, da es sich um einen dem Frachtvertrage vorangehenden und von diesem ganz getrennten Depositionsvertrag handelt, für die Verwahrung eine von der Fracht getrennte Lagergebühr (Lagerzins) beanspruchen, wiewohl dies nach der Ansicht mehrerer (Epstein S. 68, Wehrmann S. 83) die ganze zum Vortheile des Publikums getroffene Maßnahme illusorisch zu machen geeignet ist.

209) **§ 56 Alinea 6 und 7 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Die Alinea 6 und 7 des § 56 Betr.-Regl., dessen übrige Bestimmungen theils (Alinea 1—3, 8 und 9) zum Art. 392, theils (Alinea 4 und 5) zum Art. 403 H.-G.-B. (s. Bd. I. Anm. 90 S. 192) gehören und dort interpretirt sind, fehlen sowohl im Ver.-Güter-Regl. von 1865 wie im Nordd. Regl. von 1870, sind erst dem Oesterr.-Ungar. Regl. von 1872 (§ 11 Alinea 6 und 7) neu hinzugefügt und aus diesem mit unwesentlichen Aenderungen in die Reglements von 1874 übergegangen.

Alinea 6 wiederholt fast wörtlich die Alinea 3 u. 4 des Art. 422 H.-G.-B., auf deren oben (Anm. 201, 202 S. 173 f.) gegebene Erläuterungen daher verwiesen werden kann. Eingeschoben sind hinter den Worten „In Ansehung der Zeit der Beförderung“ nur die in Alinea 3 Art. 422 fehlenden Worte: „bildet die Reihenfolge der Auflieferung die Regel“, womit das Prioritätsprinzip, nach welchem zur Vermeidung von Begünstigungen in Ansehung der Zeit der Beförderung eisenbahnseitig verfahren werden soll, bestimmt ausgesprochen ist. Rationell und folgerichtig kann nur die Reihenfolge der Auflieferung für die Zeit der Beförderung maßgebend sein und dieses Prinzip gegen Bevorzugungen schützen. Indeß ist diese Regel nicht strikte zu nehmen, da nach den Einrichtungen der Bahnen nicht jedes Gut mit jedem Zuge befördert werden und aus diesem Grunde häufig früher aufgeliefertes Gut erst später zur Beförderung gelangen kann (s. hierüber Anm. 201 S. 174, ferner Ruckdeschel S. 101, 102, Epstein S. 70, Wehrmann S. 83, Thöl III. §. 76 S. 154 f.).

Durch Alinea 7, welches die Eisenbahnen verpflichtet, solche Einrichtungen zu treffen, daß die Reihenfolge der Güterabfertigung konstatirt werden kann, wird den Absendern die Möglichkeit gegeben, der Bahn event. den Nachweis der Verletzung des Prioritätsprinzips und der Beschädigung zu führen — was anderenfalls mit großen Schwierigkeiten verknüpft sein würde. Es ist nicht vorgeschrieben, daß zu diesem Behufe besondere Journale oder sonstige Aufschreibungen geführt werden (Ruckdeschel S. 102), wie das Wort „Einrichtungen“ ergiebt. Vielmehr genügt jede andere geeignete Form, welche die Reihenfolge der Abfertigung ersichtlich macht (z. B. Aufbewahrung von Frachtbrief- oder Frachtkarten-Kopien und Duplikaten in chronologischer Folge). In der Regel wird aber die Konstatirung durch besondere Aufschreibungen (Versandtregister, Verladebücher, Abgangsjournale 2c.) bewirkt.

210) **Artikel 11 des Uebereinkommens zu dem Vereins-Betriebs-Reglement.**

Die zwar durch Gesetz (Art. 422 Alinea 1) nicht vorgeschriebene, aber durch Reglement (§ 46) übernommene Verpflichtung der Bahnen, das Gut ohne Vermittelungsadresse, d. h. mit durchgehendem (direktem) Frachtbriefe nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen im ganzen Geltungsgebiete des Reglements zu befördern und die damit über die eigene Bahnstrecke hinaus erheblich erweiterte Haftpflicht (Art. 401, s. oben Anm. 205 S. 185 ff.) machte, um zum Zwecke des Regresses der Bahnen untereinander die Schuldfrage gegebenen Falles feststellen zu können, die Vereinbarung von Bestimmungen nöthig, welche beim Uebergange von Bahn zu Bahn — thunlichst ohne Störung und Verzögerung des Transports — eine Konstatirung des jeweiligen Thatbestandes zum Zwecke hatten. Diese Bestimmungen, welche, wenn auch in unvollkommener Form bereits in dem Uebereinkommen von 1862 und 1865 (Art. 2—4) enthalten waren und unverändert in das im Jahre 1869 neu redigirte Uebereinkommen Aufnahme gefunden hatten, haben in dem vom 1. Juni 1876 (Art. 3—6) ab und ferner in dem vom 1. Januar 1877 ab gültig gewesenen Uebereinkommen (Art. 9—12) mehrfache Ergänzungen und Veränderungen erfahren, die alsdann durch das seit dem 1. Januar 1881 in Kraft getretene Uebereinkommen (Art. 11—14) wiederum erheblich modifizirt und durch Zusätze erweitert worden sind.

Art. 11 (vgl. Art. 2, 1865, Art. 9, 1877) schreibt zunächst im Alinea 1 das Verfahren bei der Uebergabe sowohl ganzer Wagenladungen wie der Einzelgüter im direkten Verkehre von einer Bahn an die andere ganz generell in der Weise vor, daß die anbringende (übergebende) Bahn die betreffenden Güter in der allgemein gültigen oder nach der für den einzelnen Fall in Frage kommenden speziell vereinbarten Art und Beschaffenheit an die dafür vereinbarte Uebergabestelle (dies kann der ankommende Zug, der Güterschuppen, das Bahnhofs- oder Uebergangsgeleise 2c. sein) bringt, vorausgesetzt, daß die übernehmende Bahn davon Kenntniß hat. Von der beabsichtigten Uebergabe muß also letztere, sei es speziell, sei es generell (an ein- für allemal bestimmten Zeiten) in Kenntniß gesetzt werden. Mit der Anbringung des Guts in dieser Form und der Annahme Seitens der übernehmenden Bahn ist der Uebergabeakt von Bahn zu Bahn perfekt. Verschlossene Wagen, die sich nicht öffnen lassen, darf die übernehmende Bahn zwar nach Alinea 2 (welches erst neu dem Uebereinkommen von 1881 hinzugefügt ist) nicht zurückweisen und dadurch den Transport verzögern, wohl aber darf sie — zur Konstatirung des Inhalts — den verschlossenen Wagen auf Risiko der verschließenden Verwaltung (welche nicht immer die Eigenthümerin zu sein braucht) öffnen lassen. (Vgl. Gener.-Vers. Baden-Baden, 2./4. Aug. 1881, Prot. S. 12, 60.)

Alinea 3 schreibt für die Uebernahmefähigkeit drei Voraussetzungen vor, nämlich daß:

1. die Sendungen betriebs- und transportfähig beschaffen sind,
2. die Abfertigung vereinbarungsgemäß geschehen ist und
3. vollständige Begleit- und Ueberweisungspapiere offerirt sind.

Nach Alinea 4—6 hat die übernehmende Bahn über die vollendete Uebergabe zu quittiren und die Uebergabestelle ungesäumt für die Anbringung neuer Güter frei zu machen. Die angrenzenden Verwaltungen haben Vereinbarungen zu treffen, daß und wie Mängel, Unterlassungen und Hindernisse bei der Uebergabe

konstatirt werden und welche Folgen sie haben sollen. Hiernach zurückzuweisende Güter hat die anbringende Bahn wieder zurückzunehmen.

Sind spezielle Abkommen nicht getroffen, so sollen nach Alinea 7 in erster Reihe neben den reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen die in Betracht kommenden Verbandsverabredungen, das etwa acceptirte Plombirübereinkommen, die Vereinbarungen wegen Verschleppungen, Beschädigungen und Verluste, und das Wagenregulativ beachtet werden. Nach diesen Vorschriften bestimmt sich auch, laut Alinea 8, inwieweit die übernehmende Bahn spezielle (d. h. ins Einzelne gehende, durch Zählen, Wiegen, Messen ꝛc. der Güter genau festzustellende) Uebergabe beanspruchen darf. Letztere soll also (da sie zumeist mit Umständlichkeiten, Transportverzögerungen ꝛc. verknüpft ist) nicht die Regel bilden, sondern nur aus triftigen Gründen, bezw. nur dann beansprucht werden, wenn sie in den bezüglichen Vereinbarungen ausdrücklich vorgesehen ist (s. hierzu Art. 13). Mängel, welche die Uebernahme verhindern (Alin. 3), sind durch die übergebende Bahn oder doch auf deren Kosten (von der übernehmenden ꝛc.) zu beseitigen.

211) Artikel 12 des Uebereinkommens zu dem Vereins-Betriebs-Reglement.

Artikel 12 bestimmt, daß — um die für die Frage der Verschuldung bei Verzögerungen wichtige Zeit des Uebergabeaktes genau zu konstatiren — beim Uebergange des Guts von einer Bahn zur andern beide (d. h. die übergebende und die übernehmende) Verwaltungen verlangen können, daß zum Zeichen der geschehenen Uebernahme bezw. Uebergabe die Frachtbriefe mit Datum- und Stundenstempel versehen werden. Sie „können“ es verlangen, müssen es aber nicht, dürfen also auch auf jedem beliebigen anderen Wege sich das erforderliche Beweismaterial verschaffen. Jede von beiden Verwaltungen ist zu dem Verlangen berechtigt. Die Aufdrückung der Stempel geschieht mit bezw. nach erfolgter Uebergabe und dient als Beweis hierüber sowie über die Zeit derselben. Nach Art. 3 des Uebereinkommens von 1865 konnte nur die übergebende Verwaltung das Verlangen stellen, daß die annehmende ihren Expeditionsstempel auf den Frachtbrief aufdrücke. Dies wurde aber durch Beschluß der Generalversammlung zu Bremen (2.—4. Aug. 1875 Pos. IV. der Tagesordn.) mit Rücksicht auf das in Oesterreich-Ungarn bestehende Uebergabeverfahren in der vorbeschriebenen Weise geändert. (Prot. S. 21.)

212) Artikel 13 des Uebereinkommens zu dem Vereins-Betriebs-Reglement.

Artikel 13 — seinem Inhalte nach eigentlich zu Art. 11 gehörig — verordnet speziell für den Verbandsverkehr, daß innerhalb einer Verbandsstrecke — im Mangel einer entgegenstehenden Vereinbarung — spezielle Uebergabe nur bei gleichzeitiger spezieller Zollrevision oder in dem Falle verlangt werden soll, wenn Umstände vorliegen, welche auf einen Verlust oder eine Beschädigung schließen lassen. Diese streng genommen sich schon aus Art. 11 Alin. 8 ergebende Vorschrift fehlte den früheren Entwürfen und ist erst durch die Generalversammlung zu Heidelberg (22.—25. Sept. 1873, Prot. S. 8) als Zusatz zu Art. 15 (jetzt Art. 29 Nr. 3) angenommen, später aber auf Beschluß der Pester Generalversammlung (28. Sept. 1874, Prot. S. 12 u. 69) unter die Bestimmungen zur Regelung der Uebergabe der Frachtgüter gestellt und zuerst dem Uebereinkommen von 1876 (vgl. General-

versammlung Bremen 2.—4. Aug. 1875 S. 3 u. 22) als Art. 4 und sodann unverändert dem Uebereinkommen von 1877 (Art. 11) und 1881 (Art. 13) einverleibt worden. Liegen die bezeichneten Gründe für eine spezielle Uebergabe nicht vor, so ist die übergebende Verwaltung berechtigt, eine solche zu verweigern und die übernehmende Verwaltung macht sich durch eine gegentheilige Forderung regreßpflichtig.

213) **Artikel 14 des Uebereinkommens zu dem Vereins-Betriebs-Reglement.**

Alinea 1 des Art. 14 (unverändert aus Art. 4 des Uebereinkommens von 1865 entnommen) enthält Ausführungsbestimmungen zu Alin. 1 u. 2 des § 47 Betr.-Regl. (s. Anm. 206 S. 187 f.). Es wird das Regreßverhältniß geregelt für den im § 47 Alin. 1 vorgesehenen Fall. Jede übernehmende Verwaltung kann der übergebenden gegenüber das Fehlen (Generalversammlung Baden-Baden 2.—4. Aug. 1880 S. 60) oder die Mängel der Verpackung rügen. Thut sie dies, so entsteht zwischen ihr und ihrer Vorgängerin dasselbe Verhältniß, wie nach § 47 Alin. 1 zwischen der annehmenden Verwaltung und dem Absender, welche sich von letzterem den im § 47 Alin. 2 vorgesehenen Revers ausstellen läßt, d. h. sie haftet alsdann der Vorgängerin gegenüber nicht für die Folgen der gerügten Mängel. Dies gilt aber nur für den Fall, daß sie spezielle Uebergabe verlangen darf. Hat eine solche nicht stattgefunden, so ist sie — auch ohne Rüge — für Mängel der Verpackung nicht verantwortlich (da ihr ja Mangels der speziellen Uebergabe die Möglichkeit, solche festzustellen, entzogen ist). Vielmehr bleibt alsdann die annehmende Verwaltung allen folgenden für die Folgen mangelhafter Verpackung allein verantwortlich.

Alinea 2 findet sich zuerst in dem Uebereinkommen vom 1. Januar 1877 (s. Generalversammlung zu München vom 31. Juli u. 1. Aug. 1876, Prot. S. 31) und ist aus diesem unverändert in das Uebereinkommen von 1881 übergegangen. Alin. 2 enthält eine Ausführungsvereinbarung zu § 47 Alin. 3 Satz 2 Betr.-Regl., indem es die Eisenbahnen verpflichtet, von dem ihnen dort verliehenen Rechte Gebrauch zu machen, d. h. zu verlangen, daß Seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeiten gestattet. Die Annahmebahn macht sich daher den folgenden regreßpflichtig, wenn sie ohne Grund von dieser Maßregel absieht. Ausgenommen sind nur die in den Seehafenplätzen, zum Versand gelangenden Stückgüter. Um den Versendern die Erfüllung dieser ihnen obliegenden Pflicht zu erleichtern, soll, wenn sie die Bezeichnung durch die Eisenbahnbeamten wünschen, diesem Wunsche gegen eine im Tarife enthaltene Gebühr stattgegeben werden.

Alinea 3 (neu in das Uebereinkommen von 1881 aufgenommen) macht auf die in einem besonderen Anhange (III.) dem Uebereinkommen beigefügten Bestimmungen über die Verladung von Brettern, Bohlen und ähnlichem Schnittholz, Langholz, Schienen, Langeisen u. s. w. aufmerksam. Diese Bestimmungen sind obligatorisch unter den Vereinsbahnen vereinbart, derartig, daß also jede Bahn für die Folgen der Nichtbeobachtung derselben den anderen betheiligten Bahnen verantwortlich wird. Uebrigens gehört Alinea 3 seinem Inhalte nach nicht hierher, sondern bildet eine ergänzende Bestimmung zum § 56 oder § 50 des Betriebsreglements.

214) **Artikel 15 des Uebereinkommens zu dem Vereins-Betriebs-Reglement.**

Art. 15 Alinea 1 ist neu in das Uebereinkommen von 1881 aufgenommen, die Alin. 2 und 3 sind erst durch einen vom 1. April 1882 ab gültigen Nachtrag hinzugefügt.

Alinea 1 enthält eine die im § 48 C. des Betr.-Regl. vorgesehene Konventionalstrafe betreffende Vereinbarung. Alinea 1 bestimmt, daß der für falsche Deklaration in Gemäßheit des § 50 Nr. 4 Betr.-Regl. durch die Generalversammlung zu Hamburg 1878 Pos. III. der Tagesordnung generell angenommene Satz, wonach für die Berechnung der Konventionalstrafe das Gewicht des ganzen Versandstückes, nicht blos des inkriminirten Theiles desselben zur Berechnung zu ziehen ist (s. Bd. I. S. 108), ganz speziell bei Einhebung der Konventionalstrafe für falsche und ungenaue Deklaration der vom Transporte gänzlich ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände (§ 48 Betr.-Regl.) in Anwendung zu bringen ist, um die Berechnung und Erhebung dieser Strafen einheitlich zu regeln (vgl. Motive: Generalversammlung Baden-Baden 2./4. August 1880 S. 60). Von mehreren Seiten (vgl. Wehrmann S. 48) ist jedoch die Heranziehung des ganzen Gewichts (also auch des nicht inkriminirten Theils) zur Strafe als unzulässig bezeichnet worden, weil Strafbestimmungen strikte auszulegen seien. Und dieser Auffassung muß um so mehr beigepflichtet werden, als Alin. 2 der einleitenden Bestimmung zum Betriebsreglement Zusatzbestimmungen, welche dem Publikum ungünstigere Bedingungen enthalten, nicht gestattet. (A. M. Erk. des Kreisgerichts Wiesbaden vom 17. Mai 1876 und des Appellationsgerichts Wiesbaden vom 16. März 1877.)

Alinea 2 und Alinea 3 sind erst in Folge eines der Generalversammlung zu Köln (24. Juli 1881) unterbreiteten und von dieser der Güterverkehrskommission zur selbstständigen Erledigung überwiesenen Antrags (s. Prot. S. 5, 6, 53, 54) dem Uebereinkommen von 1881 durch einen am 1. April 1882 in Kraft getretenen Nachtrag einverleibt worden. Die Veranlassung dazu lag nach den Motiven (Prot. S. 53, 54) darin, daß die gegenwärtig gültigen Bestimmungen im § 48 des Betriebsreglements verschiedene Meinungen und Anordnungen über die Zulässigkeit der eilgutmäßigen Beförderung einzelner, nur bedingungsweise zum Transport zugelassener Gegenstände hervorriefen und somit eine Vereinbarung hierüber zum Bedürfniß wurde. Es wurde daher in Alinea 2 des Artikels als Prinzip hingestellt, daß in Betreff der Zulässigkeit der eilgutmäßigen Beförderung der Güter einschließlich der nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen das Ermessen der Annahmestelle ausschließlich entscheide und daß die Anschlußbahnen zur Zurückweisung solcher von der Annahmebahn angebotener Eilgutsendungen nur dann befugt seien, wenn positive Vorschriften über Verpackung ꝛc. unbeachtet geblieben seien. Indeß führte eine eingehende Prüfung der Bestimmungen des § 48 und der Anlage D. des Betriebsreglements zu dem weiteren, als Alinea 3 in den Artikel aufgenommenen Grundsatz, alle diejenigen Güter von der Eilgutbeförderung auszuschließen, bei deren Transport die Bestimmungen des Betriebsreglements die Beobachtung besonderer lästiger oder gefahrbergender Verpackungs-, Verlade- ꝛc. Vorschriften erfordern oder besondere Nachtheile entstehen können. Diese Gegenstände sind in Alinea 3 des Näheren bezeichnet.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 423.

Die im Artikel 422 bezeichneten Eisenbahnen sind nicht befugt, die Anwendung der in den Artikeln 395, 396, 397, 400, 401, 408 enthaltenen Bestimmungen über die Verpflichtung des Frachtführers zum Schadensersatze, sei es in Bezug auf den Eintritt, den Umfang oder die Dauer der Verpflichtung oder in Bezug auf die Beweislast, zu ihrem Vortheil durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschließen oder zu beschränken, außer soweit solches durch die nachfolgenden Artikel zugelassen ist.

Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung.

Zusatz 1.

Vgl. § 50 Nr. 9 Eisenbahn-Betriebs-Reglement (Bd. I. S. 76, 120, 121).

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. fehlt. Motive des Preuß. Entw. fehlen. I. Lesg. Prot. S. 827–830. Entw. I. Lesg. Art. 339. II. Lesg. Prot. S. 1230–1232. Entw. II. Lesg. Art. 398. Monita Nr. 449, 450 (Art. 394). 451, 452 (Art. 395). 453, 454 (Nr. 4). Zusammenstellung S. 73. III. Lesg. Prot. S. 4698 (1.), 4700 (Art. 395), 4786, 4689–4692, 4778, 4779, 5025–5030, 5108. 5112. Entw. III. Lesg. Art. 423.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des H.-R. 1. Aufl. I, 1 §§ 31. 32 S. 194 f., I, 2 § 73 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 f. v. Rönne, Erg. II. S. 403 f. Beigtel, Literaturübersicht (Berlin 1876) Nr. 1–5 S. 102–109, 113, 114. Endemann Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 f. Behrend, Handb. des H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. S. 1 u. f. Im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 470, 471. Endemann S. 760. Goldschmidt, Ueber die vertragsmäßige Beschränkung der Ersatzpflicht der Eisenbahnen im Arch. für civil. Praxis Bd. 41 S. 406–410. Die Haftungspflicht der Eisenb. im Güterverkehr, Zeitschr. für das ges. H.-R. Bd. 4 S. 569–660 (und die daselbst S. 569–584 cit. Literatur). Bd. 20 S. 606 f. v. Hahn II. S. 524–528. Keyßner S. 481. C. F. Koch S. 428. 429. Kowalzig S. 446. Makower Anm. 1. Puchelt II. S. 418–423. Wengler S. 406–408. v. Rönne II. S. 515. v. Krawell S. 598 bis 601. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 13 S. 458. 459. Gad S. 307 f. Gareis § 67 S. 368. 369. Thöl, H.-R. III. § 77 S. 156. 157. Scheffer u. Groß S. 452, 453. Brix S. 41. Stubenrauch S. 547. Wächter I. S. 293. Kuhn in Busch's Arch. Bd. 6 S. 400 f. S. Koch S. 93–99. Zeitschr. für H. R. Bd. X. S. 63. 66. v. Gerber S. 466. Hillig S. 56–58. Rasdeichel S. 69. Otto Württemb. Arch. Bd. 4 S. 83–135. Brinkmann-Endemann § 117 S. 449–452. Fischer, Lazarus Recht S. 271–276. Fischer-Ellinger. Oesterr. H.-R. 4. Aufl.

§ 158 ff. Koch, Ueber den Unterschied von Richtigkeit und Ungültigkeit, Jur. Zeitg. 1838 S. 870, Privatrecht I. S. 295. Bornemann, Von Rechtsgesch. 2. Aufl. 1838 S. 188. Savigny, System IV. S. 536, 549, VIII. S. 373. Förster, Theorie und Praxis des Preuß. Rechts I. S. 36 f., S. 184 f. Wächter, Würtemb. Priv.-R. II. S 167, S. 655. Unger, Oesterr. Privatr. I. S. 113, II. S. 140. Windscheid, Pandekt. I. S. 69, 194, 200. Zachariae (Anschütz), franz. Civilr. I. S. 83. Beschorner, Von der Ersatzpflicht der Eisenb., Arch. f. civil. Pr. 41 S. 393. Linke, Berecht. der Bahnen zu Beschränk. ihrer Haftpfl. f. Schäden, Busch Bd. 4 S. 428—441. Roßhirt, Ueber die Schadenersatzpflicht der Eisenbahnverw., Arch. f. civil. Pr. 44 S. 247 f. Wolff in Busch's Arch. Bd. 20 S. 392 f. und im Centr.-Org. Bd. 2 Nr. 46, 51. Wehrmann S. 14—17.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts: 4. Mai 1871 Bd. 2 S. 248. 13. Juni 1871 Bd. 3 S. 59. 24. Mai 1872 Bd. 6 S. 273. 17. September 1872 Bd. 7 S. 103. 12. November 1872 Bd. 8 S. 26. 19. September 1873 Bd. 11 S. 76. 25. September 1874 Bd. 14 S. 293. 30. November 1875 Bd. 19 S. 185. 30. Juni 1876 Bd. 20 S. 404. 11. Oktober 1876 Bd. 21 S. 58. 24. September 1877 Bd. 22 S. 346. Entscheidungen des Oesterr. Oberst. Gerichtshofes: 4. April 1872. Epstein S. 202. Röll S. 193.

215) Prinzip und Entstehung des Art. 423.

In der Vorbemerkung zu diesem Abschnitte (S. 139 f.) ist bereits auf die Gründe näher eingegangen worden, aus welchen der Gesetzgeber die Vertragsfreiheit (Autonomie) der Eisenbahnen — im Gegensatze zu der des gewöhnlichen Frachtführers und aller anderen Transportanstalten — zu beschränken sich veranlaßt sah. Diese Beschränkungen gipfeln in drei gesetzlichen Verboten:

1. die Eingehung von Frachtgeschäften zu verweigern,
2. einen Absender vor dem andern in Ansehung der Zeit der Beförderung zu begünstigen,
3. die gesetzlichen Verpflichtungen des Frachtführers zum Schadensersatz durch Verträge zu beschränken oder aufzuheben.

Während die beiden ersten Beschränkungen der Vertragsfreiheit den Inhalt des Art. 422 bilden, ist die dritte Gegenstand der Art. 423 ff. geworden. Wie oben in Anm. 193 u. 195 gleichfalls schon des Näheren ausgeführt, war dieses in I. Lesung (Prot. S. 827—830, Entw. Art. 339) auf alle Frachtführer ausgedehnte Verbot in II. Lesung (Prot. S. 1230 f., Art. 376) lediglich auf die Eisenbahnen beschränkt worden und hatte letzteren wegen der Befürchtung erheblicher Schädigungen des Eisenbahnverkehrs und wegen der Unmöglichkeit der Durchführung Anlaß zu lebhaften Vorstellungen gegeben, welche in III. Lesung insoweit Berücksichtigung fanden, als das Verbot zwar an sich aufrecht erhalten (Art. 423), aber durch eine Reihe von im Verkehrsinteresse gebotener Ausnahmebestimmungen wesentlich modifizirt wurde (Art. 424 ff.).

In III. Lesung war sogar von mehreren Seiten (Hannover, Kurhessen, Bremen, Hamburg, Monit. Nr. 449, Würtemberg: Prot. S. 4673 und S. 4698) der Antrag gestellt worden, den Art. 376 des Entwurfs II. Lesung gänzlich zu streichen, mithin den Eisenbahnen die volle Vertragsfreiheit, wie jedem anderen Frachtführer, zu belassen. Dieser Antrag wurde aber abgelehnt, nachdem dagegen geltend gemacht worden war, daß es unthunlich erscheine, die Beschwerden des Handelsstandes über die Benachtheiligung desselben durch Ausbeutung der überwiegenden Stellung der Eisenbahnen (ihr faktisches Monopol) im Handelsgesetzbuch ganz unbeachtet zu lassen und den Eisenbahnen die von ihnen desiderirte Autonomie ohne alle Beschränkung freizugeben. Was von der Unstatthaftigkeit einer Beschränkung der Vertragsfreiheit vorgetragen werde, treffe nicht zu. Die Eisenbahnverwaltungen

hätten sogar, wenn sie von Aufrechthaltung ihrer Autonomie sprächen, weniger die Aufrechthaltung einer Vertragsfreiheit in dem Sinne, daß sie sich als Kontrahenten gegenüber dem kontrahirenden Publikum betrachteten, als eine Art von Gesetzgebungsrecht im Auge. Eine solche Autonomie sei in keiner Weise gerechtfertigt. Aber auch in Beziehung auf die Freiheit, Verträge durch Klauseln zu modifiziren, seien schützende Bestimmungen des Gesetzes da wohl begründet, wo ohne solche die Interessen der einen Partei der andern Partei gänzlich preisgegeben seien; d. h. also: Zweck des Artikels sei nicht der Eingriff in die Vertragsfreiheit der Bahnen — sondern im Gegentheil die Wiederherstellung der Vertragsfreiheit Dritter gegen die Wirkungen ihres Monopols (s. oben Anm. 194 S. 143). Es erscheine daher in hohem Grade bedenklich, die leitenden Grundsätze des Art. 376 aufzugeben oder an denselben zu rütteln. Nur das dürfte räthlich sein, zur Beseitigung von Mißverständnissen über den Sinn und die Tragweite der Bestimmung dieses Artikels, die letztere durch solche deklaratorische Zusätze näher zu präzisiren, wie sie bereits von mehreren Seiten (Prot. S. 4671—4673, Monit. Nr. 449—454, Prot. S. 4700, 4786) in Vorschlag gebracht worden seien. Diese Zusätze seien geeignet, alle billigen Ansprüche der Transportanstalten zu befriedigen, indem sie falsche Auslegungen des Gesetzes abhielten. (Prot. S. 4690—4692.)

Ebenso wurde ein Antrag, die im Art. 346 ausgesprochene Beschränkung der Vertragsfreiheit wenigstens bei Vertragsschlüssen unter außergewöhnlichen Verhältnissen (Prot. S. 4702, Art. 401) aufzuheben, abgelehnt, nachdem bemerkt worden war, daß man dadurch im Grunde den Art. 376 wieder aufhebe. Denn es werde leicht gelingen, darzuthun, daß in diesem oder jenem Falle außerordentliche Verhältnisse obgewaltet hätten. . . .

(Prot. S. 5029, 5030.) v. Krämel S. 600, Wächter, H.-R. I. S. 293 Anm. 6 Scheffer u. Groß S. 452 Anm. 2, v. Hahn II. S. 526, 527 § 3.

Ein am Schlusse der Verhandlungen gestellter Antrag: „den einzelnen Staatsregierungen bleibt es unbenommen, die vorstehenden Ausnahmebestimmungen nach Bedürfniß näher zu präzisiren, zu beschränken oder zu erweitern", wurde ebenfalls abgelehnt. (Prot. S. 5042.)

So wurde denn nur die Frage in weitere Berathung gezogen, ob und welche besonderen Bestimmungen behufs der Begrenzung des Art. 376 rücksichtlich der Eisenbahnen in den Titel von dem Frachtgeschäft aufzunehmen seien und hierbei kamen einerseits die in der Anlage zum 567. Protokolle unter Ziffer II. als „Zweiter Abschnitt" des Titels vom Frachtgeschäft („Besondere Bestimmungen über das Eisenbahnfrachtgeschäft") von Württemberg vorgeschlagenen Bestimmungen (Prot. S. 4700—4702), andererseits die von verschiedenen anderen Staaten unter Nr. 450—454 der Zusammenstellung der Erinnerungen, sowie die von Thüringen (Prot. S. 4786—4788) eingebrachten Anträge in Betracht. Nachdem beschlossen worden war, die Vorschläge in der Anlage zum 567. Protokolle (Prot. S. 4700 bis 4702) der Berathung zum Grunde zu legen, wurde zunächst der Art. 395 (sc. jetzt Art. 423) dieser Vorschläge, welcher bestimmt war, den Art. 376 des Entwurfs II. Lesung zu ersetzen und das Prinzip für die Beschränkung der Vertragsfreiheit der Eisenbahnen zum Ausdrucke zu bringen, in Berathung gezogen. (Prot. S. 4778.)

Dieser Artikel lautete in seiner ursprünglichen Fassung (Prot. S. 4700):

„Art. 395.

Beim Frachtgeschäfte der Eisenbahnen haben Verträge, durch welche die gesetzlichen Verpflichtungen des Frachtführers zum Schadensersatze (Art. 371—375) aufgehoben, beschränkt oder in Betreff der Beweislast zum Vortheil des Frachtführers abgeändert worden, keine rechtliche Wirkung, außer soweit solche Verabredungen durch die nachfolgenden Art. 396—401 zugelassen sind“,

erlitt jedoch im Verlaufe der Berathungen mehrfache Abänderungen (Prot. S. 4778, 4779 und S. 5025—5028), auf welche bei der folgenden Erörterung des Artikels näher eingegangen werden wird.

Diese Abänderungsbeschlüsse machten eine neue Fassung des Artikels nothwendig, welche von der Redaktionskommission in der Anlage B. zum Prot. der 584. Sitzung (Prot. S. 584) der Konferenz vorgelegt und von dieser nach nochmaligen mehrfachen Aenderungen (Prot. S. 5108) zum Gesetzestext erhoben worden ist.

216) **„Die im Artikel 422 bezeichneten Eisenbahnen sind nicht befugt . . .“**

Art. 422 erklärt im Alinea 1 die Eisenbahnen für nicht befugt, Vereinbarungen des darin bezeichneten Inhalts zu treffen, während Alinea 2 als Folge jeder Ueberschreitung des im Alinea 1 gegebenen Verbots die rechtliche Wirkungslosigkeit aller verbotswidrig aufgenommenen Vertragsbestimmungen bezeichnet.

Alinea 1 des Art. 422 spricht in seinen Eingangsworten nur den Eisenbahnen die Befugniß der vollen Vertragsfreiheit ab. Gegenüber den früheren, weitergehenden Beschlüssen wurde hervorgehoben, daß die Absicht dahin gehe, die Bestimmung blos auf die Eisenbahnen für anwendbar zu erklären und demnach auf andere Frachtführer, namentlich auf die sonstigen größeren Transportanstalten als Dampfschifffahrtsunternehmungen u. dgl. nicht auszudehnen, weil diese nicht wie die Eisenbahnen ein faktisches Monopol zur Ausführung von Frachtgeschäften in einer gewissen Richtung hätten, somit die ratio nicht vorhanden sei, auf welcher die Aufnahme des Artikels beruhe.

(Prot. S. 4778, 4779 auch S. 829, 1230.) v. Kräwel S. 599 L, C. F. Koch S. 425 Anm. 62, Puchelt II. S. 419 Anm. 1, Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 7 S. 103, Scheffer und Groß S. 452 Nr. 1, W. Koch, Zeitschr. für H.-R. Bd. 10 S. 65, 66.

Aber nicht alle Eisenbahnen fallen unter das Verbot, sondern nur „die im Artikel 422 bezeichneten Eisenbahnen“ d. h. diejenigen, welche dem Publikum zur Benutzung für den Gütertransport eröffnet sind. Welche Bahnen hierher gehören, ist in Anm. 196 S. 163 des Näheren erörtert. Selbstverständlich sind damit nicht nur die Vorstände der Eisenbahnverwaltungen (Prot. S. 5106) sondern auch alle Vertreter (Bevollmächtigte) gemeint, welchen die Befugniß zum Abschlusse von Verträgen (Frachtverträgen) gültig verliehen ist bezw. nach ihrem Amts- und Geschäftskreise zusteht.

Durch die Worte „sind nicht befugt“ wird den Eisenbahnen gesetzlich verboten, Vereinbarungen des im Art. 422 bezeichneten Inhalts in ihre Verträge aufzunehmen, widrigenfalls gemäß Alin. 2 diese Vereinbarungen keine rechtliche Wirkung haben. Diese Fassung, welche ohne besonderen Beschluß der Konferenz Seitens der Redaktionskommission an die Stelle der ursprünglichen („Verträge, welche . . ., haben keine rechtliche Wirkung“ Prot. S. 4700) gesetzt wurde ist mehrfach monirt

worden. Man hat eingewendet, daß sie e contrario und weil Verbote strikte auszulegen, zu dem Schlusse führe, daß der andere Kontrahent (der Absender) zu derartigen Verträgen befugt, der Vertrag also gültig sei, wenn die Initiative vom Absender ausgehe. Nun ist zwar dieser Einwand nicht stichhaltig. Denn wenn dem einen Kontrahenten der Abschluß bei Meidung der Nichtigkeit verboten ist, so wird der Vertrag nichtig, gleichviel von welcher Partei die Initiative dazu ausging. Indeß wäre es zur Beseitigung solcher Zweifel richtiger gewesen, die ursprüngliche Fassung des Artikels beizubehalten, zumal für die Abänderung irgend ein zwingender Grund nicht vorlag. „Trotz der Genehmigung Seitens der Verwaltungsbehörden bleibt es übrigens doch stets Sache der Gerichte, zu entscheiden, ob die reglementsmäßige Bestimmung sich innerhalb der gesetzlichen Grenzen gehalten habe oder nicht."

Erkannt vom Ob.-Land.-Ger. zu Wien unterm 23. Juni 1870, Röll I. S. 127.

Bemerkenswerth ist hier noch folgende Entscheidung des R.-O.-H.-G.:

1. Das Prinzip der Einheit des Frachtvertrages wird dadurch nicht verletzt, daß die verschiedenen Reglements der verschiedenen aufeinander folgenden Bahnen in ihrer Gesammtheit zum Inhalte des Frachtvertrages erklärt werden (Art. 401).

2. Wenn in einem auf solche Weise zum Inhalte des Frachtvertrages erklärten Reglement einer dem Geltungsgebiete des D. H.-G.-B. fremden Eisenbahn Bestimmungen enthalten sind, welche zufolge des Art. 423 H.-G.-B. keine rechtlichen Wirkungen haben würden, so können ihnen die letzteren doch nicht versagt werden, soweit sie nach dem betreffenden fremden Gesetze gültig sind, weil der deutsche Gesetzgeber, da er seinen Prohibitivvorschriften eine Einwirkung auf ein fremdes Rechtsgebiet nicht zu verschaffen mag, den inländischen Frachtführer nicht durch Verbote beschränken kann, welche dieser im Auslande zur Geltung zu bringen außer Stande ist.

3. Ist thatsächlich festgestellt, daß eine Bahnstrecke (in Folge von Krieg rc.) dem Verkehre für das Publikum nicht freigegeben ist, so ist die betreffende Strecke nicht als eine der Eisenbahnen zu betrachten, welche Art. 422 bezeichnet und für welche allein die in Art. 423 enthaltenen Verbote ausgesprochen sind.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 11. Oktober 1876, Entsch. Bd. 21 S. 57.

Auf Vereinbarungen aber eines von einer außerdeutschen Eisenbahn abgeschlossenen Frachtvertrages, in welchen eine deutsche Eisenbahn eingetreten ist, darf sich letztere im Deutschen Reiche und wegen eines im Reichsgebiete entstandenen Schadens insoweit nicht berufen, als der Vertrag eine von der deutschen Gesetzgebung reprobirte (Art. 423) und für unstatthaft erklärte Stipulation enthält.

Erkannt vom III. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 24. September 1877, Entsch. Bd. 22 S. 345 (vgl. Erk. vom 13. Juni 1871, Entsch. Bd. 3 S. 59).

217) **„Die Anwendung der in den Artikeln 395, 396, 397, 400, 401, 408 enthaltenen Bestimmungen über die Verpflichtung des Frachtführers zum Schadensersatze."**

Die Worte lauteten ursprünglich: „Die gesetzlichen Verpflichtungen des Frachtführers zum Schadensersatz" (Art. 371—375 sc. jetzt 395, 397, 398, 400 und 401), (Prot. S. 4700), wurden hierauf umgeändert in: „Verpflichtungen des Frachtführers, wie sie durch die Art. 371—375 bestimmt sind" (Prot. S. 4779), und

erhielten schließlich auf Vorschlag der Redaktionskommission die gegenwärtige Fassung (Prot. S. 5108, 5120).

Die Eisenbahnen dürfen hiernach — soweit nicht die folgenden Artikel (424 bis 431) Modifikationen gestatten — vertragsmäßig zu ihrem Vortheile im Voraus weder ausschließen noch beschränken: Die Anwendung aller Artikel des vorigen Abschnittes, welche von der Schadensersatzpflicht des Frachtführers handeln, mit alleiniger Ausnahme der Artikel 398 u. 399, bezüglich welcher den Eisenbahnen entgegenstehende Verabredungen gradezu gestattet sind (s. Art. 427 und oben Bd. I. S. 352—361, Brix S. 418). Hierbei ist es irrelevant, ob der Frachtvertrag Wagenladungen oder Stückgüter betrifft. Die Art. 395, 396, 423 ff. H.-G.-B. und die ihnen entsprechenden Bestimmungen des Betr.-Regl. leiden auf Wagenladungen wie auf Stückgüter Anwendung.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 30. Juni 1876, Entsch. Bd. 20 S. 404 (408).

Es sind also — abgesehen von jenen Modifikationen — unabänderlich und absolut geltend (Thöl III. § 77 S. 156):

Art. 395: Haftung (ex recepto) für Verlust oder Beschädigung des Guts von der Empfangnahme bis zur Ablieferung — außer bei Nachweis der Entstehung des Schadens durch höhere Gewalt, natürliche Beschaffenheit des Guts, äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung (s. Bd. I. Anm. 37 f. S. 192 f.), s. jedoch Art. 424—426.

Art. 396: Ersatz des gemeinen Werths bezw. gemeinen Handelswerths oder — bei böslicher Handlungsweise des Frachtführers — des vollen Werthes (s. Bd. I. Anm. 47 f. S. 279 f.), s. jedoch Art. 427 Nr. 1.

Art. 397: Haftung für Schaden aus Versäumung der Lieferzeit mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers (Bd. I. Anm. 55 f. S. 329 f. und Puchelt II. S. 421 Nr. 6 u. 7), s. jedoch Art. 427 Nr. 2.

Art. 400: Haftung des Frachtführers für seine Leute (Bd. I. Anm. 66 f. S. 369 f.).

Art. 401: Haftung der am Transporte betheiligten Frachtführer (Bd. II. Anm. 73 f. S. 2 f.), s. jedoch Art. 429—431.

Art. 408: Haftung für äußerlich nicht erkennbare Transportschäden auch nach der Annahme und Verjährung der Schadensklagen und Einreden (Bd. II. Anm. 125 f. S. 466 f.), s. jedoch Art. 428.

Andererseits ist aber Art. 423 als Prohibitivbestimmung nicht extensiv, sondern strikte auszulegen (vgl. Keyßner S. 481 Nr. 1, Zeitschr. für H.-R. Bd. 10 S. 69, Puchelt II. S. 419 Nr. 2), mithin die Nichtbefugniß der Bahnen lediglich auf die im Art. 423 ausdrücklich angeführten Artikel beschränkt. Im Uebrigen ist die Vertragsfreiheit der Eisenbahnen ebenso unbeschränkt als die aller anderen Frachtführer, es folgt also e contrario aus Art. 423, daß alle dort nicht aufgeführten Artikel des ersten Abschnittes für die Eisenbahnen keine absolute Geltung haben, sondern im Vertragswege (durch Reglements oder besondere Uebereinkunft) zu ihrem Vortheile abgeändert werden dürfen (vgl. W. Koch S. 97, v. Hahn II. S. 528 § 5, Anschütz III. S. 470, 471, Thöl III. § 79 S. 159, 160). Nicht absolut geltend und abänderbar sind daher:

Art. 391 (§ 49 Betr.-Regl. Bd. I. Anm. 9 S. 61 f.),
Art. 392 (§ 50 Betr.-Regl. Bd. I. Anm. 20 S. 94 f.),
Art. 393 §(51 Betr.-Regl. Bd. I. Anm. 25 S. 135 f.),

Art. 394 (§ 57 u. 58 Betr.-Regl. Bd. I. Anm. 34 u. 35 S. 168 f.),
Art. 398 u. 399 (Bd. I. Anm. 59 f. S. 352 f.),
Art. 402 (§ 59 Alin. 1—3 Betr.-Regl. Bd. II. Anm. 81 S. 116 f.),
Art. 403 (§ 59 Alin. 1, 4—15, § 56 Alin. 1, 2, 3, 8 u. 9, § 60 Betr.-Regl. Bd. II. Anm. 89—91 S. 158 f.),
Art. 404 (s. Bd. II. Anm. 93 f. S. 220 f.),
Art. 405 (s. Bd. II. Anm. 97 f. S. 241 f.),
Art. 406 (§§ 52—54 Betr.-Regl. Bd. II. Anm. 108—110 S. 335 f., v. Hahn II. S. 528 § 4),
Art. 407 (§ 61 Alin. 1, 4, 5 u. 6 Betr.-Regl. Bd. II. Anm. 123 S. 437 f. und Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 320),
Art. 409—412 (s. Bd. II. Anm. 140—157 S. 526 f. und Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 8 S. 320).

218) **„sei es in Bezug auf den Eintritt, den Umfang oder die Dauer der Verpflichtung oder in Bezug auf die Beweislast."**

Der entsprechende Artikel 376 des Entwurfs II. Lesung enthielt diesen Passus noch nicht. Auch der der III. Lesung zu Grunde gelegte Art. 395 (Prot. S. 4700, 4778) beschränkte sich auf die Hervorhebung der Worte „in Betreff der Beweislast." Erst die weiterhin im Verlaufe dieser Lesung von der Minorität der Konferenz vertretene Ansicht, daß der vorliegende Artikel den Eisenbahnen nur die Beschränkungen des materiellen Umfangs der Haftbarkeit des Frachtführers untersage, auf Beifügung von Bedingungen aber oder auf Festsetzung von Fristen, innerhalb deren die Ersatzansprüche geltend gemacht oder angezeigt werden müßten, sich nicht beziehe, gab der Majorität Anlaß, Folgendes ausdrücklich hervorzuheben: Die fraglichen (der Autonomie entzogenen) Artikel würden allerdings eine Beschränkung erleiden, wenn die Eisenbahnen sie an kürzere als die gesetzlichen Verjährungsfristen knüpfen würden; denn wenn das Gesetz sage, daß der Frachtführer diese oder jene Verpflichtung habe, so könne es nicht zweifelhaft sein, daß eine Verpflichtung, die an und für sich denselben Umfang habe, als die gesetzliche Verpflichtung, aber an eine kürzere Zeit der Geltendmachung des Anspruchs oder an die Bedingung der Anmeldung desselben binnen einer kurzen Frist gebunden sei, nur ein beschränkteres Recht gewähre, gerade so, wie dies der Fall sein würde, wenn der Anspruch von einer sonstigen Bedingung abhängig gemacht sei.

Um indeß jeden Zweifel hierüber abzuschneiden, wurde beantragt, den Artikel dahin zu ergänzen, daß darin ausdrücklich erklärt werde, es sei den Eisenbahnen gestattet, Verträge zu schließen, durch welche der Eintritt oder die Geltendmachung der vorstehenden Verpflichtungen beschränkt würden, wobei man durch den Ausdruck „Eintritt der Verpflichtung" die Fristen von dem Charakter der Art. 408 Alin. 2 und Art. 428 H.-G.-B., und mit dem Ausdrucke „Geltendmachung" die Verjährungsfristen zu treffen beabsichtigte. Diese Ergänzung wurde genehmigt (Prot. S. 5025—5028, vgl. auch Prot. S. 5012, 5013). Die Redaktionskommission brachte sodann in Gemäßheit dieses Beschlusses folgende Fassung in Vorschlag:

„sei es in Bezug auf den Eintritt, den Umfang oder die Dauer der

Verpflichtung oder in Bezug auf die dem Frachtführer obliegende Beweislast.“ (Prot. S. 5120.)

Diese Fassung wurde genehmigt, jedoch unter Streichung der Worte „dem Frachtführer obliegende“, einmal weil dieselben nicht beschlossen seien, sodann weil sie zu einem unrichtigen Resultate führen würden, indem sie den Eisenbahnen das Recht gäben, wenigstens in gewissen Beziehungen die dem Absender obliegende Beweislast zu ändern, und zwar in einer Weise, daß derselbe den Beweis nur selten würde liefern können. (Prot. S. 5108.)

Es ist aus diesen Verhandlungen zur Genüge die Tendenz ersichtlich, dem Gedanken Ausdruck zu verleihen, daß, insoweit eine vertragsmäßige Beschränkung oder Ausschließung der Haftbarkeit der Bahnen für unzulässig erklärt ist, dies ausnahmslos und nach allen Richtungen gelten soll und auch nicht auf Umwegen, durch Einfügung irgend welcher Bedingungen, Fristen ꝛc. geschehen darf, welche dem Absender ein beschränkteres Recht, als das gesetzliche gewähren würden. (Makower Art. 423 Anm. 2b.) Es dürfen also weder die thatsächlichen Voraussetzungen, unter welchen in Gemäßheit der allegirten Artikel der Eintritt der Ersatzpflicht erfolgt und der Schadensersatz bemessen wird, noch der materielle Umfang der Haftung und Ersatzpflicht, noch die Dauer derselben, noch die Beweislast irgendwie vertragsmäßig ausgeschlossen oder beschränkt werden. (Thöl III. § 77 S. 156.) Es darf also insbesondere nicht der Eintritt der Ersatzpflicht von der Einhaltung von Anmeldefristen abhängig gemacht werden, welche gesetzlich nicht vorgeschrieben sind (Art. 408 Alin. 2, Art. 428), desgleichen darf der Umfang des Schadensersatzes nicht unter das gesetzlich (Art. 396, 427) vorgeschriebene Maß herabgedrückt werden, ebensowenig ist es zulässig, die gesetzlichen Verjährungsfristen (Art. 408 Alin. 3) zu beschränken oder in Bezug auf die Beweislast die maßgebenden Bestimmungen abzuändern, und zwar in letzterer Hinsicht weder insoweit es sich um eine Abwälzung oder Erleichterung der dem Frachtführer, noch insoweit es sich um die Zuwälzung oder Erschwerung der dem Absender oder Empfänger obliegenden Beweislast handeln würde. (Brix S. 418.)

219) **„zu ihrem Vortheil.“**

Die Materialien des Art. 423 bieten für die Auslegung der Worte „zu ihrem Vortheil“ keinen Anhalt. In dem entsprechenden Art. 339 der I. Lesung und in Art. 376 der II. Lesung finden sich die Worte noch nicht. Sie erscheinen zum ersten Male in den Anträgen zur III. Lesung (Prot. S. 4700 Art. 395) und sind von dort unbeanstandet und ohne weitere Motivirung in das Gesetz übergegangen. (Prot. S. 4778, 5108, 5120.) Nur vertragsmäßige Aenderungen der bezeichneten gesetzlichen Verpflichtungen zu ihrem Vortheile sollen hiernach den Bahnen verboten sein. Die Worte sind unverkennbar deshalb ausdrücklich hinzugefügt, um die Folgerung e contrario zu begründen, daß Aenderungen zu ihrem Nachtheile den Bahnen gestattet sind. (Puchelt II. S. 420.)

Der Nachtheil muß aber ein unbedingt ersichtlicher, effektiver sein, es genügt nicht etwa, um eine Abänderung zu rechtfertigen, der bloße Nachweis, daß nicht die Absicht oder nicht der Erfolg eines Vortheils auf Seiten der Eisenbahn obgewaltet habe. Ebensowenig darf, wie oben bereits des Näheren ausgeführt, die Beschränkung oder Ausschließung einer gesetzlichen Verpflichtung in Rücksicht darauf verein-

bart werden, daß zum Entgelt dafür von Seiten der Bahn freiwillig andere gesetzlich ihr nicht obliegende Verpflichtungen übernommen werden, welche dem Absender überwiegende Vortheile in Aussicht stellen (s. Anm. 199 S. 172 und Anm. 203 S. 182 f.). Ein derartiges Abwägen der Nachtheile und Vortheile würde die Versuchung zu spitzfindiger Auslegung der Verträge nahe legen und die Absicht des Gesetzes illusorisch machen. Es ist daher nicht zulässig, in Rücksicht auf derartige Vortheile irgend welche Vereinbarungen der im Art. 423 bezeichneten Art zum Nachtheil der Absender zu treffen. Letztere gelten als non scriptum (s. Alin. 2).

220) **„Durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft)".**

Der Art. 376 des Entwurfs II. Lesung enthielt nur das Wort „Verträge"; desgleichen der der III. Lesung zu Grunde liegende Entwurf (Prot. S. 4700). Erst durch die Redaktionskommission wurden die Worte „mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft" eingefügt (Prot. S. 5120). In der Schlußberathung wurde die Streichung dieser Worte beantragt, weil sie, abgesehen davon, daß sie nicht beschlossen worden, zu der Meinung Anlaß gäben, als sollten alle Bestimmungen der Reglements, sobald den Eisenbahnen ein Transport angetragen und von denselben übernommen worden, unter allen Umständen als vertragsmäßige Stipulationen zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender angesehen werden. Es wurde jedoch hierauf erwidert: durch Aufnahme der fraglichen Worte habe keineswegs dasjenige ausgedrückt werden sollen, was aus denselben gefolgert werde. Die Frage, ob und wann auf Grund des Umstandes, daß die Eisenbahnen in ihren Reglements sich nur unter gewissen Bedingungen zum Transport von Gütern erböten, eine vertragsmäßige Uebereinkunft rücksichtlich der Reglementsbestimmungen anzunehmen sei, solle in diesem Artikel nicht entschieden werden. Es handle sich nur darum, anzudeuten, daß ein solcher Vertrag unter den gewöhnlichen Umständen und regelmäßig sich werde annehmen lassen, wodurch das Gegentheil für gewisse Fälle nicht ausgeschlossen sei, z. B. wenn eine Aenderung im Betriebsreglement noch nicht gehörig bekannt gemacht gewesen sei. Um diese Absicht deutlicher auszudrücken, seien die Worte „mittelst Reglements" gebraucht und werde vorgeschlagen, dieselben in Klammern zu setzen. Dies wurde beschlossen (Prot. S. 5108, v. Kräwell S. 600, 601, Makower Art. 423 Anm. 2c. Brix S. 418).

Nach Inhalt dieser Verhandlungen und des Gesetzes ist die Ausschließung und Beschränkung „durch Verträge" verboten und in Parenthese sind die gewöhnlichsten Formen, unter welchen Eisenbahnfrachtverträge abgeschlossen werden, beispielsweise — also ohne Ausschluß anderer und auch ohne Präjudiz der Frage, ob im einzelnen Falle auf die bezeichnete Weise ein Vertrag rechtlich zu Stande gekommen ist — angeführt. Es ist nicht zu verkennen, daß es zur Vermeidung aller Zweifel besser gewesen wäre, die in Parenthese stehenden Worte fortzulassen, wie dies in der früheren Fassung geschehen ist.

Nur die Ausschließung &c. durch Verträge ist verboten. Liegt z. B. ein Frachtvertrag nicht vor — z. B. bei unentgeltlicher Rückbeförderung leerer Emballage — so haftet die Eisenbahn nicht als Frachtführerin für den Verlust und es findet daher auch Art. 423 nicht Anwendung.

Erk. des Preuß. Ob.-Trib. vom 9. Juni 1863, Centr.-Org. II. S. 182.

Ferner sind selbstverständlich nur Verträge mit den Schadensersatzberechtigten gemeint, nicht etwa Verträge, welche die Eisenbahn mit Dritten behufs Ausschließung oder Beschränkung ihrer Haftpflicht schließt (Versicherungs-, Bürgschafts- 2c. Verträge). Verträge der letzteren Art sind gestattet, ebenso jede andere, rechtlich etwa mögliche Art der Ausschließung oder Beschränkung. „Vertrag" ist aber im Uebrigen nach der Tendenz des Gesetzes im weitesten Sinne zu nehmen. Jede übereinstimmende Willenserklärung des im Art. 423 bezeichneten Inhalts, welche sich nach allgemeinen Rechtsregeln als Vertrag darstellt, wird von dem Verbotsgesetze betroffen. Es kommt nicht darauf an, ob die Vertragsform nach den positiven Landesgesetzen gewahrt ist. Alle Arten von Verträgen, obligatorische und liberatorische, einseitige und gegenseitige (lästige und wohlthätige) sind inbegriffen, gleichviel ob für die Ausschließung bezw. Beschränkung ein Entgelt gewährt wird oder nicht, und gleichviel, ob in Form eines Vergleiches, einer Entsagung, Verzichtleistung oder Schenkung, eines einseitigen Reverses, eines gegenseitigen Paktums, schriftlich oder mündlich, gesondert oder als Nebenbestimmung anderer Verträge. Es macht keinen Unterschied, ob die Uebereinkunft ausdrücklich oder durch konkludente Handlungen erfolgt ist, ob durch ausdrückliche Erklärung in einer Vertragsurkunde oder durch bloße Verweisung auf ein Reglement (Goldschmidt Zeitschr. f. H.-R. IV. S. 645).

Daß der Ausdruck „Verträge" im weitesten Sinne aufzufassen ist, geht daraus mit Evidenz hervor, daß die Worte „mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft" nur in Parenthese, also nur beispielsweise beigefügt sind, wiewohl sie fast erschöpfend diejenigen Formen bezeichnen, in welchen der Regel nach ein Vertragsabschluß überhaupt denkbar ist.

Die Worte „mittelst Reglements" deuten den im Eisenbahnverkehre üblichen, generellen Weg an, auf welchem ein Eisenbahnfrachtvertrag abgeschlossen wird. Das Reglement ist, wie oben Anm. 203 S. 177 (vgl. auch Puchelt II. S. 420, 421, Scheffer u. Groß S. 453 N. 8, Hillig S. 57 f.) bereits des Näheren erörtert, nicht der Vertrag selbst, nicht einmal eine Vertragsproposition, sondern nur die allgemeine Erklärung der Bedingungen, unter welchen die Eisenbahnen Transportverträge schließen wollen. Die Vertragsofferte auf Grund dieser Bedingungen (Reglements) hat vom Absender auszugehen und erst durch Annahme derselben von Seiten der Eisenbahn kommt der Vertrag zu Stande. (Goldschmidt a. a. O. Bd. 4 S. 594.) Daher sind dem Worte Verträge in Klammern die Worte „mittelst Reglements", d. h. im Wege der Reglements, beigefügt. Die Worte bedeuten nicht etwa: mittelst der besonderen Art von Verträgen, welche man „Reglements" nennt, sondern: durch Verträge, welche auf Grund von (mit Hinweisung, Bezugnahme 2c. auf) Reglements abgeschlossen sind (v. Hahn II. S. 525, Thöl III. § 77 S. 156).

Dieser generellen Form steht gegenüber die „besondere Uebereinkunft". Unter diesem Ausdrucke sind — wie das absichtlich ganz allgemein gewählte Wort „Uebereinkunft" zur Genüge erkennen läßt, — unbeschränkt alle anderen Arten und Formen von Verträgen zu verstehen, welche sich ohne ausdrückliche oder stillschweigende Verweisung auf Reglements als spezielle Verabredungen über die Schadensersatzpflicht darstellen, namentlich solche, welche einen von den Reglements abweichenden Inhalt haben oder in demselben nicht aufgenommene Bestimmungen enthalten. (v. Hahn II. S. 525, Thöl III. 577 S. 156, Hillig S. 57.)

221) **„im Voraus auszuschließen oder zu beschränken."**

Die Worte „im Voraus" sind — und zwar ohne weitere Motivirung — erst durch den Entwurf der Redaktionskommission (Prot. S. 5120) in den Artikel eingefügt worden, während sie allen früheren Entwürfen fehlten. Es wäre auch richtiger gewesen, dieselben fortfallen zu lassen, da sie leicht zu Zweifeln Anlaß geben können. Es kann die Frage entstehen, ob „im Voraus" bedeuten soll: vor Uebernahme des Transports oder vor Erfüllung (Beendigung) des Frachtvertrages oder vor Eintritt der Schadensersatzpflicht? Die Materialien geben hierüber keinen Aufschluß. Der Tendenz des Artikels dürfte aber am meisten die Annahme entsprechen, daß „im Voraus" bedeuten soll: „vor Eintritt der Schadensersatzpflicht". Denn nach Eintritt der Schadensersatzpflicht handelt es sich nicht mehr um ein erst zu erwerbendes, künftiges Recht, über welches der Absender mit der Bahn zu paktiren hat und welches ihm durch deren Machtstellung verkümmert werden kann, sondern um ein bereits bestehendes (erworbenes) Recht. Daß über dessen Umfang oder Ausübung nachträglich im Vergleichswege ꝛc. paktirt wird bezw. eine vertragsmäßige Feststellung erfolgt, dürfte nach der Absicht des Gesetzes nicht ausgeschlossen sein. (Vgl. über diese Frage noch des Näheren Eger, Reichshaftpflichtgesetz, II. Aufl. S. 462—464.)

Aus den Worten „auszuschließen oder zu beschränken" ergiebt sich in gleicher Weise, wie aus den Ausdrücken „zu ihrem Vortheil" (s. Anm. 219) und „im Voraus", daß Art. 423 kein unbedingtes Vertragsverbot gegen die Anwendung der dort bezeichneten Artikel enthält. Nur nach einer bestimmten Richtung hin, nämlich zur vertragsmäßigen Ausschließung oder Beschränkung der Anwendung dieser Artikel sind die Eisenbahnen vom Gesetze für nicht befugt erklärt. In allen anderen Beziehungen steht es ihnen frei, die gesetzliche Schadensersatzpflicht Vereinbarungen zu unterwerfen (Puchelt II. S. 420), insbesondere bezüglich einer etwaigen Erweiterung der Ersatzpflicht oder Erhöhung der Ersatzleistungen, Verlängerung der Verjährungs- und Anmeldefristen, bahnseitige Erschwerung der Beweislast u. s. w. Hierbei kommt in Betracht, daß Verbotsgesetze strikte auszulegen und als Ausnahmegesetze aufzufassen sind, so daß im Zweifel bezw. soweit die Beschränkung nicht gehörig zu erkennen gegeben ist, angenommen werden muß, daß nur eine Bestimmung dispositiver Natur vorliege.

Vgl. Goldschmidt a. a. O. Bd. IV. S. 591 Note 20, Böcking, Pandekt. I. § 93, Erk. des Preuß. Ob.-Trib. vom 6. Juli 1868 (bei Koch, Eisenbahnr. Anlageheft S. 311, 312 und Erk. vom 8. März 1853 (Rhein. Arch. Bd. 48 Abth. 2 S. 40 ff.

In Uebereinstimmung damit bemerkt auch v. Hahn II. S. 528: „Die Vertragsfreiheit der Eisenbahnen ist nach bestimmten Richtungen hin aufgehoben bezw. modifizirt; im Uebrigen ist dieselbe ebenso unbeschränkt, wie die der anderen Frachtführer."

222) **„außer, soweit solches durch die nachfolgenden Artikel zugelassen ist."**

Dieser Schlußsatz fehlte den älteren Entwürfen (Art. 339 I. Lesg., Art. 376 II. Lesg.). Er ist erst, nachdem in Folge der Agitationen der Eisenbahnverwaltungen (Denkschrift v. 12. Dezember 1859, Prot. S. 4671—4673) zu dem ursprünglich unbedingten Vertragsverbot des Art. 376 II. Lesg. die Aufnahme

einer Reihe von Modifikationen in Aussicht genommen und beschlossen worden war (jetzt Art. 424—431 Prot. S. 4779—5043), als Hinweis auf diese dem Art. 423 zugesetzt worden (Prot. S. 4700, 4778, 4779, 5108, 5120).

Mit diesem Schlußsatze wird eine neue (vgl. Anm. 219, 221) und zwar die gewichtigste Beschränkung dem Vertragsverbote des Art. 423 zugefügt. Die vertragsmäßige Beschränkung oder Ausschließung der Anwendung der Art. 395, 396, 397, 400, 401 u. 408 soll zwar den Eisenbahnen zu ihrem Vortheil und im Voraus verboten sein, aber nicht gänzlich, sondern nur soweit die „nachfolgenden Artikel" solche vertragsmäßige Abänderungen nicht zulassen. Die „nachfolgenden Artikel" sind nicht speziell bezeichnet. Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß darunter sämmtliche dem Art. 423 folgenden Artikel des vorliegenden Abschnittes, also Art. 424—431 gemeint sind. Und zwar wird dem Inhalte nach eine vertragsmäßige Modifikation des

Art. 395 durch Art. 424—426,
Art. 396 durch Art. 427 Nr. 1,
Art. 397 durch Art. 427 Nr. 2,
Art. 400 durch Art. 429—431,
Art. 408 durch Art. 428

gesetzlich zugelassen (s. oben Anm. 217 S. 206 f.). Der einzige der im Art. 423 bezeichneten Artikel, welcher nach Maßgabe der folgenden Artikel (424—431) überhaupt nicht modifizirt werden darf, ist hiernach Art. 400 (Haftung des Frachtführers für seine Leute).

223) **„Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung."**

Während die früheren Entwürfe (Art. 339 I. Lesg., Art. 376 II. Lesg., Art. 395 III. Lesg. Prot. S. 4700) sämmtlich nur ein Alinea enthielten, welches dahin lautete:

„Verträge, durch welche die gesetzlichen Verpflichtungen des Frachtführers . . . ., haben keine rechtliche Wirkung",

zerfällt die von der Redaktionskommission vorgeschlagene (Prot. S. 5120) und von der Konferenz acceptirte (Prot. S. 5108) Fassung in zwei Alinea, von welchen das erste die Eisenbahnen für nicht befugt erklärt, die Anwendung der mehrerwähnten Artikel auszuschließen oder zu beschränken, während das zweite im Anschluß an dieses Verbot verordnet, daß „Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, keine rechtliche Wirkung haben".

Alinea 2 des Art. 423 bezeichnet also als Folge jeder Ueberschreitung der im Alin. 1 enthaltenen Vorschrift die rechtliche Wirkungslosigkeit aller verbotswidrig abgeschlossenen Verträge, selbst wenn diese formell in Ordnung sind, und verleiht damit dem im Alin. 1 ausgesprochenen Verbote die erforderliche civilrechtliche Kraft, ohne welche dasselbe eine lex imperfecta, bezw. ohne materielle Rechtswirkung und Bedeutung sein würde.

Das Wort „Vertragsbestimmungen" (nicht, wie in den früheren Entwürfen „Verträge") ist offenbar in der Annahme gebraucht, daß eine solche Uebereinkunft in der Regel keinen besonderen Vertrag, sondern nur den accessorischen Theil eines anderen (Transport-) Vertrages bildet oder auch ein separater Vertrag

über die Ersatzpflicht noch andere Bestimmungen enthalten kann, zu deren Nichtigkeitserklärung kein Grund vorliegt. Nur diejenigen Bestimmungen eines solchen Vertrages resp. derjenige Theil desselben, welcher der Vorschrift des Art. 423 Alin. 1 entgegensteht, wird durch Alin. 2 für rechtlich wirkungslos erklärt.

Der Ausdruck „dieser Vorschrift" giebt zu erkennen (vgl. Anm. 221), daß nur die Kontravention gegen Alin. 1, also nicht jede Vertragsschließung, die gegen die dort angeführten Artikel verstößt, sondern allein diejenige, welche in dem durch Alin. 1 bestimmten und begrenzten Sinn und Umfang deren Anwendung entgegensteht, der rechtlichen Wirkung entbehrt.

„haben keine rechtliche Wirkung." Unzweifelhaft ist damit die Nichtigkeit, nicht die bloße Anfechtbarkeit im Rechtssinne gemeint (vgl. Thöl III. § 77 S. 157). Für Vertragsbestimmungen, welche der Vorschrift des Art. 423 Alin. 1 entgegenstehen, gelten mithin die Grundsätze über Nichtigkeit. Es kann auf derartige Bestimmungen keine Klage gestützt und ebensowenig daraus eine Einrede entlehnt werden. Auch bedarf es keines besonderen Rechtsmittels, um dieselben zu beseitigen oder wirkungslos zu machen. Alle darauf gegründeten Nebengeschäfte (Bürgschaft, Pfand) müssen mit demselben fallen. Die Nichtigkeit kann nicht geheilt, ihre Wirkung nicht beseitigt werden, weder durch irgend eine Handlung der Kontrahenten, noch durch Verzicht auf die Einrede der Nichtigkeit, noch durch nachträgliche Anerkennung oder Verjährung.

Es könnte zweifelhaft sein, ob absolute, d. h. für beide Theile geltende, oder nur relative, d. h. nur der Eisenbahn gegenüber eintretende, Nichtigkeit in der Absicht des Artikels liegt, derartig, daß also der andere Kontrahent (Absender ꝛc.) berechtigt bleibt, aus einer dem Alin. 1 entgegenstehenden Vereinbarung Klagen und Einreden zu erheben und nur der Eisenbahn diese Befugnisse versagt sind. Indeß spricht gegen letztere Annahme, daß Alin. 2 des Art. 423 ganz allgemein und absolut, ohne jede Beziehung auf den einen oder anderen Theil, die dem Alin. 1 entgegenstehenden Bestimmungen für rechtlich wirkungslos erklärt, daß ferner mit Recht der Begriff einer relativen Nichtigkeit überhaupt bestritten ist, weil es logisch unmöglich erscheint, ein Rechtsgeschäft zugleich als für den Einen vorhanden und für den Anderen nicht vorhanden anzusehen, und daß endlich der Mitkontrahent bei dem nichtigen Vertrage sich jedenfalls als Theilnehmer der unbefugten Handlung darstellt und daher deren Folgen mit tragen muß. (Vgl. Eger R.Haftpfl.Ges. II. Aufl. S. 465—467.)

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 424.

Es kann bedungen werden:

1. in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden:

   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist,

2. in Ansehung der Güter, welche, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutz gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbrief unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind:

   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist,

3. in Ansehnng der Güter, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem besorgt wird:

   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, der ans der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist,

4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage u. s. w. zu erleiden:

   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist,

5. in Ansehung lebender Thiere:

   daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus

der mit dem Transport dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist,

6. in Ansehung begleiteter Güter:
dass für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Ist eine der in diesem Artikel zugelassenen Bestimmungen bedungen, so gilt zugleich als bedungen: daß bis zum Nachweis des Gegentheils vermuthet werden soll, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

Eine nach diesem Artikel bedungene Befreiung von der Haftpflicht kann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

Zusatz 1.

Eisenbahn-Betriebs-Reglement:

(Deutsch. Regl. vom 11. Mai 1874, Oesterr.-Ungar. Regl. vom 10. Juni 1874. Vereins-Regl. vom 1. Juni 1876 bezw. 1. Januar 1881 gleichlautend):

§ 67
Nr. 1 bis 7.

Besondere Beschränkung der Haftpflicht.

1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust, oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, insbesondere also nicht:

a) überhaupt bei gefährlichen Substanzen, als: Schwefelsäure, Scheidewasser und anderen ätzenden, sowie bei leicht entzündlichen Gegenständen;

b) für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als leicht zerbrechlichen Möbeln, leicht zerbrechlichem Eisenguß, Glas, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden u. s. w.;

c) für das Verderben: bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen oder durch Frost oder Hitze leiden;

d) für das Einrosten: bei Metallwaaren;

e) für Gewichtsverluste: bei frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Südfrüchten.

2. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Welche Güter die Eisenbahn bei Anwendung einer ermäßigten Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu transportiren befugt ist, bestimmt der Tarif, und giebt der Absender sein Einverständniß mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes in gedeckten oder mit Decken versehenen Wagen ausdrücklich verlangt. Die Eisenbahn ist jedoch in diesem Falle berechtigt, einen Zuschlag zu der tarifmäßigen Fracht zu erheben.

Wenn in Folge besonderer Vereinbarung Güter, die sonst in gedeckten Wagen verladen werden, in ungedeckten Wagen befördert werden, so kann unter der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Kollis nicht verstanden werden.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Dagegen haften der Absender beziehungsweise der Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

5. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

6. In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der seitens der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

7. Die vorstehend unter 1 bis 5 bedungenen Befreiungen treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

§ 44
Alinea 1 und 2.

Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere richtet sich nach den für den Güterverkehr im Abschnitt III. enthaltenen Vertragsbedingungen, soweit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind.

Die Eisenbahn haftet aber nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stoßen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalt auf dem Bahnhofe entstanden ist. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die (§. 40) geforderte Begleitung bezweckt wird. Dahin sind alle Gefahren zu rechnen, welche nicht aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transport benutzten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden können.

§ 38
Alinea 1.

Haftpflicht der Eisenbahn für Fahrzeuge.

Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güterverkehr geltenden Bedingungen und Abreden, soweit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Sie haftet aber nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird.

Zusatz 2.

Vgl. § 40 Alin. 4 und § 34 Alin. 3 Eisenbahn-Betriebs-Reglement mitgetheilt bei Art. 425 H.-G.-B.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. fehlt. Motive des Preuß. Entw. fehlen. I. Lesg. Prot. S. 827—830. Entw. I. Lesg. Art. 339. II. Lesg. Prot. S. 1230—1232. Entw. II. Lesg. Art. 376. Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 12. Dezember 1859 S. 9 ff. Monita Nr. 449, 450 (Art. 396 Alin. 1 Nr. 1—5), 451, 452 (Art. 396), 453. Zusammenstellung S. 72—76. III. Lesg. Prot. S. 4671—4673, 4701 (Art. 399, 400 a.), 4787 u. 4788 (II. ad 1 c. u. ad 2 bis ad 5), 4795—5024, 5108—5111, 5121, 5122. Entw. III. Lesg. Art. 424.

Literatur: Allgemeine Ueberſicht: Goldschmidt, Handb. des Handelsr. 1. Aufl. I., 1. §§ 31. 32 ff. S. 194 f., I., 2. § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23 a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 f. u. Rénne, Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Ueberſicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 f. Behrend, Handb. des H.-R. § 14. Thöl, H.-R.

III. S. 1 u. 2. Im Einzelnen: Vgl. die gesammte Literatur zum Art. 395: Bd. I. S. 191, 192 und Art. 422 Bd. III. S. 160 f. Ferner Otto, Würtemb. Arch. f. Recht rc. Bd. 4 S. 83 f. Anschütz und v. Völderndorff III. S. 471—473. Endemann § 161 S. 760, 761. Goldschmidt in der Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 4 S. 569 f., 642 f., Bd. 26 S. 606—613 und im Arch. f. civil. Prax. Bd. 41 S. 406 f. v. Hahn II. S. 528—538. Keyßner S. 482—486. C. F. Koch S. 429—433. Kowalzig S. 447—450. Makower Anm. z. Art. 424. Puchelt II. S. 423—431. Wengler S. 408 bis 410. v. Rönne II. S. 515. v. Krämel S. 601—606. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 13 S. 437 f. Gareis S. 369, 370. Thöl, H.-R. III. § 78 S. 157 f., §§ 82—92, 94, 95, 98 S. 163 f. Scheffer u. Groß S. 453—455. Brix S. 419—421. Stubenrauch S. 548 f. Lincke in Busch's Arch. Bd. 4 S. 428 f. Wächter I. S. 493 f. Kuhn in Busch's Arch. Bd. 6 S. 401 f. W. Koch, Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 10 S. 71 f., Eisenb.-Transp.-R. S. 99—109. Eger, Internat. Eisenb.-Frachtr. S. 89 f., 95 f. Kühlwetter S. 42, 43, 53, 54. Kasten, D. E.-Z. 1861 Nr. 3. Wolff in Busch's Arch. Bd. 19 S. 486. Hillig S. 59 f. Ruckdeschel S. 195—215. Wehrmann S. 99—123. Epstein S. 27 f., 33 f., 107—111. Schlomka in Busch's Arch. Be. 2 S. 443. Centr.-Org. N. F. Bd. 3 S. 248 f. Sintenis, Bl. f. Rechtspfl. in Thüringen Bd. 7 S. 129 f. Honigmann, Zur Interpret. des Art. 424 D. E.-Z. 1864 Nr. 23. Warnschon-Jarociewicz S. 13—15. Levin, Komment. z. Betr.-Regl. Pollanetz, Erl. z. Betr.-Regl. Roßhirt, Arch. f. civil. Prax. Bd. 44 S. 247 f.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts: 13. Juni 1871 Bd. 3 S. 59. 12. September 1871 Bd. 3 S. 101. 25. Mai 1872 Bd. 6 S. 175. 15. März 1873 Bd. 9 S. 337. 4. November 1873 Bd. 11 S. 291. 5. Dezember 1873 Bd. 12 S. 23. 24. Oktober 1874 Bd. 12 S. 116. 9. Januar 1874 Bd. 12 S. 196. 18. Februar 1874 Bd. 12 S. 280. 20. März 1874 Bd. 13 S. 131. 12. Juni 1874 Bd. 13 S. 148. 13. Juni 1874 Bd. 13 S. 393. 12. Juni 1874 Bd. 13 S. 430. 30. September 1874 Bd. 14 S. 218. 2. November 1874 Bd. 15 S. 82. 24. November 1874 Bd. 15 S. 376. 25. Mai 1875 Bd. 27 S. 296. 18. Dezember 1875 Bd. 19 S. 133. 8. März 1876 Bd. 20 S. 238. 30. Juni 1876 Bd. 20 S. 404. 7. Juni 1876 Bd. 21 S. 108. 24. September 1877 Bd. 22 S. 346. 22. April 1879 Bd. 25 S. 170. 26. November 1878, D. Jur.-Ztg. 1878 S. 417. Entscheidungen des Deutschen Reichsgerichts: 18. November 1879 Bd. 1 S. 14. Entscheidungen des Oesterr.-Oberst. Gerichtshofes: 16. März 1871, Epstein 178, Röll 159. 31. Januar 1874, Epstein 258, Röll 254. 20. Mai 1874, Röll 284. 28. Januar 1875, Röll 334. 20. Juli 1876, Epstein 390, Röll 452. 28. September 1876, Epstein 403. 16. November 1876, Epstein 409, Röll 469. 6. Juni 1877, Epstein 440, Röll 517. 14. November 1877, Epstein 462, Röll 550.

224) **Prinzip und Entstehung des Art. 424. „Es kann bedungen werden ....“**

Mit dem Artikel 424 beginnt die Reihe derjenigen Bestimmungen, welche Ausnahmen in Betreff des den Eisenbahnen durch Art. 423 auferlegten Vertragsverbots enthalten. (Vgl. Anm. 215 S. 203 f. und Anm. 222 S. 212 f.) Die Artikel 424—431 setzen die gegenüber dem grundsätzlichen Vertragsverbote des Art. 423 zugelassenen Modifikationen fest, und zwar behandeln die Art. 424 und 425 die Fälle der Ablehnung der nach Art. 395 bestehenden Haftpflicht für Verlust und Beschädigung der Güter, wobei zwischen gewöhnlichen Frachtgütern (Art. 424) und Reisegepäck (Art. 425) unterschieden wird; die Art. 426 und 427 Nr. 1 statuiren eine von der Vorschrift des Art. 396 abweichende Art der Berechnung des Schadens (Art. 426) und des Werthes der Güter (Art. 427 Nr. 1); der Art. 427 Nr. 2 restringirt die Strenge der Art. 397—399; der Art. 428 enthält eine Ausnahme von dem Prinzipe des Art. 408; und endlich die Art. 429—431 gestatten Abweichungen von der Regel des Art. 401. (Vgl. Brix S. 420 und oben Anm. 222 S. 213).

Nachdem in II. Lesung — wie bereits oben S. 136 dargestellt — durch Art. 376 den Eisenbahnen die vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht des Frachtführers ohne jede Ausnahme bezw. Modifikation verboten worden

war, war man in III. Lesung auf Grund der lebhaften Gegenvorstellungen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen (vgl. die Denkschrift der Vereinigten Deutschen Eisenbahnverwaltungen v. 12. Dezember 1859), welche prinzipaliter für die volle Aufrechthaltung ihrer Autonomie und eventualiter wenigstens für die dem Wesen und der Natur des Eisenbahnverkehrs entsprechende Modifikation des Vertragsverbotes plaidirten (Protokoll S. 4671—4673), nach Anhörung zahlreicher Interessentengruppen (Kaufmannschaften, Korporationen ꝛc.) zu einer wesentlich anderen den Eisenbahnen günstigeren Anschauung gelangt. Zwar stimmten in Anbetracht des den Eisenbahnen faktisch gewährten Transportmonopols die Ansichten nach wie vor darin überein, daß den Bahnen bezüglich der Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht des Frachtführers nicht die volle Freiheit, wie dem gewöhnlichen Frachtführer gelassen werden dürfe. (Prot. S. 827—830, 1230—1232, 4690 bis 4692.) Andererseits aber erkannte man an, daß es weder billig, noch zweckmäßig sein würde, den Bahnen die Befugniß zur vertragsmäßigen Beschränkung der Haftpflicht gänzlich zu entziehen, vielmehr gewichtige Gründe dafür sprächen, dies nicht in höherem Grade zu thun, als es zur Paralysirung ihres Monopols bezw. zur Wiederherstellung der Vertragsfreiheit der Absender gegenüber den Wirkungen des Monopols erforderlich sei. (Prot. S. 4692.) Da sie der äußerst strengen Haftpflicht des receptum unterliegen, d. h. nicht nur für ihre Leute und Transportmittel, sondern auch selbst für den Zufall eintreten müssen, obwohl der Umfang und die eigenthümlichen Einrichtungen des Betriebs die Aufsicht aufs Aeußerste erschwert (Denkschrift S. 9 und 10), da sie ferner in Rücksicht auf ihr Monopol im Gegensatz zum gewöhnlichen Frachtführer zur Uebernahme des seiner Natur nach (in Folge des Betriebs mit Dampfmaschinen ꝛc.) besonders gefährlichen Transports gesetzlich verpflichtet sind, so wurde es für dem Rechte und der Billigkeit entsprechend erachtet, ihnen die vertragsmäßige Beschränkung der Haftpflicht wenigstens insoweit zu gestatten, als der Absender freiwillig zur Erlangung billigerer Transportpreise oder anderer Vortheile auf die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen (z. B. Verpackung, Begleitung, Bedeckung) oder Funktionen der Bahnorgane (z. B. Auf- und Abladen) verzichtet und sich gewissermaßen mit einer geringeren Diligenz der Bahn begnügen will (Prot. S. 4796), oder Güter zur Beförderung aufgiebt, die nach ihrer eigenthümlichen Beschaffenheit (zerbrechliche, verderbliche Waaren, lebende Thiere ꝛc.), der besonderen Gefahr der Beschädigung auf dem Bahntransport ausgesetzt sind. Es wurde anerkannt, daß die Vereinigung dieser Befugniß durch das Monopol nicht begründet und daß sie überdies auch mit der Erhöhung des Risikos nothwendig zu einer Erhöhung der Transportpreise führen müsse, mithin den auf möglichste Minderung derselben gerichteten Verkehrsinteressen (Prot. S. 4798) und der Freiheit der Aufgeber, gewisse Gefahren des Transports selbst zu übernehmen, widerspreche.

Prot. S. 4795—5024, Eger, Internat. Eisenb.-Frachtr. S. 94, 95, Wehrmann S. 107, 108, Anschütz u. Völderndorff III. S. 472, Ruckdeschel S. 198, W. Koch S. 101, Hillig S. 59, Wehrmann S. 109.

Aus diesen Gründen wurde in III. Lesung ein Mittelweg eingeschlagen, d. h. prinzipiell zwar im Art. 423 die vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht der Bahnen verboten, aber zugleich ausnahmsweise für gewisse — durch Bedürfniß, Erfahrung und Verkehrsinteresse festgestellte — Fälle in den Art. 424 ff. gestattet.

Art. 424 zerfällt seiner Gliederung nach in drei Theile: der erste Theil (Alin. 1) erlaubt den Eisenbahnen in Ansehung der Güter, welche gewissen Transportgefahren besonders ausgesetzt sind (oder wie Thöl III. § 78 dies ausdrückt: unter gewissen, privilegirten, gefährlichen Umständen) zu bedingen, daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus solcher Gefahr entsteht. — Nach dem zweiten Theile (Alin. 2) soll es alsdann zugleich als bedungen gelten — und hierin liegt der Schwerpunkt der Vorschrift — daß vermuthet werde, ein Schaden, welcher aus der fraglichen Gefahr habe entstehen können, sei wirklich aus derselben entstanden. Im dritten Theile (Alin. 3) ist hinzugefügt, daß die Haftpflicht nicht eintrete, wenn der Schaden erweislich durch ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden sei.

Vgl. Erk. des I. Sen. des R.-O.-H.-G. vom 5. Dezember 1873, Entsch. Bd. 12 S. 23 (24), Keyßner S. 483 Nr. 1, Puchelt II. S. 425 Nr. 3 u. 3a., Brix S. 420, Thöl III. § 78 S. 157—159, § 82 S. 163—166.

Im Alinea 1 des Artikel 424 sind hiernach zunächst unter Ziffer 1—6 sechs solcher Ausnahmefälle aufgeführt, in welchen die Eisenbahnen sich eine Ausschließung bezw. Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht in gewissem Umfange ausbedingen können.

Die Anregung zur Aufnahme gerade dieser 6 Fälle gaben die mehrerwähnte Denkschrift der Vereinigten Deutschen Eisenbahnverwaltungen (S. 10—23) und die unterm 25. Januar 1860 aufgestellten formulirten Abänderungsvorschläge der Vereinskommission zum Entwurf II. Lesung des H.-G.-B. Im Anschluß an diese wurden sodann von verschiedenen Regierungen (Preußen: Monit. Nr. 450 Art. 396 Alin. Nr. 1—5, Bayern: Monit. Nr. 451, Baden: Monit. Nr. 452 Art. 396, Sachsen: Monit. Nr. 453) bereits vor Beginn der III. Lesung und sodann noch in dieser selbst von Württemberg (Prot. S. 4673, 4701 Art. 399, 400a.) und Thüringen (Prot. S. 4778, 4787, 4788 II. ad 1c. und ad 2—5) der Konferenz eine Anzahl Anträge unterbreitet, welche sämmtlich Modifikationen des im Art. 423 ausgesprochenen Prinzips für besonders gefährliche Umstände beim Eisenbahntransport zum Zwecke hatten. Die Konferenz beschloß, ihren Berathungen die Württembergischen Anträge zu Grunde zu legen (Prot. S. 4778), welche in Folge dieses Beschlusses in Verbindung mit den Thüringischen Anträgen den Ausgangspunkt sehr weitgehender Berathungen bildeten (Prot. S. 4795—5024), deren Ergebniß nach Feststellung durch die Redaktionskommission (Prot. S. 5121, 5122) und nach nochmaliger Durchberathung im Plenum der Konferenz (Prot. S. 5108 bis 5111) der Art. 424 des H.-G.-B. geworden ist.

Vgl. Anm. 225—230 S. 222 f.

Es sind aber im Art. 424 nicht nur sechs Fälle hervorgehoben, in welchen die Eisenbahnen sich eine Ausschließung bezw. Beschränkung der gesetzlichen Frachtführerhaftpflicht ausbedingen können, sondern es ist zugleich durch Alinea 2 dieses Artikels zu Gunsten der Eisenbahnen eine Aenderung der Beweislast in Betreff dieser Fälle vorgesehen. Man ging davon aus, daß das bloße Ausbedingen der Nichthaftung in den beregten sechs Fällen für die Eisenbahnen von geringem Werthe sein würde, wenn ihnen nach den gewöhnlichen Regeln über die Vertheilung der Beweislast der äußerst schwer zu erbringende Beweis bliebe, daß ein wirklich entstandener Schaden gerade aus dem vom Gesetze als gefährlich bezeichneten und im Wege der Vereinbarung von der Haftpflicht ausgeschlossenen Um-

stande herrühre. Um aber für die Eisenbahnen die ihnen zugestandenen Vergünstigungen nicht wiederum bedeutungslos und illusorisch zu machen (Prot. S. 4796, Denkschrift S. 14, 15), wurde durch positive Gesetzesvorschrift eine Aenderung der normalen Beweislast dahin festgesetzt, daß, wenn eine der in diesem Artikel zugelassenen Bestimmungen bedungen ist, zugleich als bedungen gilt, daß bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet werden soll, es sei ein eingetretener Schaden, sofern er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden. Es ist damit eine nur durch Gegenbeweis zu entkräftende gesetzliche Vermuthung zu Gunsten der Bahnen geschaffen worden. Zwar sind sie hierdurch nicht von jeder Beweisführung befreit. Dies richtet sich vielmehr nach der Art des Schadens. Ist dieser aber derartig, daß er aus der übernommenen Gefahr entstehen konnte, so tritt die Rechtsvermuthung ein, daß er daraus entstanden ist, und dem Gegentheile bleibt es überlassen, den Gegenbeweis gegen diese Behauptung zu führen.

Vgl. Anm. 231, Keyßner S. 483 Nr. 2, Puchelt II. S. 429 Nr. 10, Herrmann S. 100, 101, 103, Thöl III. §§ 63—66 S. 166—172. W. Koch S. 101, Hillig S. 59.

Alinea 3 des Art. 424 endlich, dessen Aufnahme erst am Schlusse der Berathungen über die Ausnahmefälle angeregt wurde (Prot. S. 5022—5024, 5122), bestimmt im Einklang mit allgemeinen Rechtsregeln, daß den Bahnen die ihnen durch Alin. 1 u. 2 gewährten Vergünstigungen dann nicht zustehen sollen, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

Vgl. Anm. 232 Keyßner S. 484 Nr. 3, Erk. des R.-O.-H.-G. vom 2. November 1874, Entsch. Bd. 15 S. 83 (85), Puchelt II. S. 430 Nr. 11, Thöl III. § 87 S. 172. 173. W. Koch S. 102—104.

225) **„Es kann bedungen werden:**

1. in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden:

daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.“

Alinea 1 Ziff. 1 des Art. 424 ist ebenso wie die folgenden 5 Ziffern derartig gegliedert, daß im Vordersatze das besonders gefährliche Moment, der gefährliche Umstand bezw. die Transportgefahr bezeichnet ist, welche ausnahmsweise die Zulassung der vertragsmäßige Beschränkung der Haftpflicht rechtfertigt, während im Nachsatze der Umfang der Haftbeschränkung angegeben ist, welche die Eisenbahn sich in Rücksicht auf die im Vordersatze bezeichnete Transportgefahr ausbedingen kann.

Ziff. 1 gestattet — als erste Ausnahme von der Regel des Art. 423 — den Eisenbahnen die vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht: „in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden.“

Von dieser Befugniß ist in den Eisenbahn-Betriebs-Reglements (§ 67 Nr. 2) Gebrauch gemacht, (Vgl. Anm. 233 II.) d. h. der vom Gesetz

gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl III. S. 175).

Der gefährliche Umstand, die Transportgefahr, welche die Zulassung dieses Befreiungsvertrages begründet, liegt in dem Transport in unbedeckten Wagen bezw. in dem Unbedecktsein der zum Transporte verwendeten Wagen, weil hierdurch die Güter zahlreichen Schäden ausgesetzt sind, denen sie beim Transport in bedeckten Wagen nicht ausgesetzt wären. (Prot. S. 4795 ff.)

A. Man unterscheidet bedeckte (geschlossene) und unbedeckte (offene) Eisenbahn-Güterwagen. Bedeckte (oder geschlossene) sind solche, welche nach ihrer Konstruktion und Bauart mit einer eine dauernde Einrichtung, einen integrirenden Theil des Wagens bildenden, niet- und nagelfest mit den übrigen Theilen des Wagens verbundenen Bedachung versehen sind. Daß die Bedachung unbeweglich ist, ist nicht nothwendig. Sie kann auch verschiebbar sein, in Angeln bewegbar bezw. zum Auseinanderklappen konstruirt sein, wie z. B. häufig bei Kalkwagen. Unbedeckte (offene) Wagen sind alle nicht in die vorgeschriebene Kategorie gehörigen Wagen, gleichviel ob sie ganz offen benutzt, oder ohne Aenderung ihrer offenen Bauart vorübergehend mit Decken (Theerplanen, Persennigen, Decktuch, Decklaken, Leder-, Leinwanddecken ꝛc.) versehen werden. Das Kriterium liegt also darin, ob die Einrichtung eine dauernde, integrirende ist, oder nicht. In den Protokollen ist eine besondere Definition nicht enthalten. Der Begriff wird als bekannt vorausgesetzt und beide Ausdrücke — „offen“ und „unbedeckt“ — werden als gleichbedeutend gebraucht (Prot. S. 4795 ff., 5108, Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 12 S. 120). Theorie und Praxis sind aber in obiger Definition einig. Uebereinstimmend wird angenommen, daß darüber, ob ein Wagen als ein bedeckter anzusehen ist, seine Bauart entscheidet, d. h. ob er seiner Konstruktion und dauernden Einrichtung nach mit einer festen Bedeckung versehen ist.

Vgl. Thöl, H.-R. III. § 88 S. 173 (geschlossene, mit festem Verdeck versehene, und offene d. h. unbedeckte), Wehrmann S. 115, Ruckdeschel S. 199, Puchelt II. S. 426, Keyßner S. 484 Nr. 4, v. Kräwel S. 603, Wächter I. 293 Anm. 8, Scheffer u. Groß S. 254, Entsch. R.-O.-H.-G. vom 12. Juni 1874 Bd. 13 S. 430 (432), vom 30. September 1874 Bd. 14 S. 219, vom 8. März 1876 Bd. 20 S. 239, Erk. des Hand.-Ger. Hamburg vom 28. November 1867, Busch Bd. 12 S. 463. (Irrthümlich Epstein S. 110).

Ein seiner Bauart nach „unbedeckter“ (offener) Wagen verliert diese seine Natur dadurch nicht, daß die darin verladenen Gegenstände durch vorübergehend aufgelegte Decken geschützt werden, er wird durch das Bedecken des Guts mit Decken, durch übergedeckte Persennige ꝛc. nicht zu einem „bedeckten“ oder „gedeckten“ Wagen, bleibt vielmehr ein unbedeckter Wagen mit Decken.

Vgl. Keyßner S. 484 Nr. 4, Puchelt II. S. 426, Thöl III. § 89 S. 177, Wehrmann S. 115, Entsch. R.-O.-H.-G. vom 10. September 1871 Bd. 3 S. 101 (106, 107), vom 24. Oktober 1878 Bd. 12 S. 116 (120), vom 12. Juni 1874 Bd. 13 S. 430 (432) und vom 30. September 1874 Bd. 14 S. 219.

B. „nach Vereinbarung mit dem Absender.“ Der Transport in unbedeckten Wagen legitimirt jedoch für sich allein die Eisenbahnen zur Beschränkung ihrer Haftpflicht nicht. Es ist hierzu noch die weitere Voraussetzung erforderlich, daß der Transport in unbedeckten Wagen „nach Vereinbarung mit dem Absender“ geschieht. Der Absender muß diese gefährliche Transportart gewollt, sich damit einverstanden erklärt haben. Jedoch ist ihm damit nicht freigestellt, nach seinem

Belieben unbedeckte oder bedeckte Wagen zu wählen. Letztere braucht — abgesehen von etwa durch den Tarif bestimmten höheren Transportpreisen — die Bahn nur zu gewähren, soweit ihre bedeckten Wagen hierzu ausreichen (Art. 422 Alin. 2 H.-G.-B. und § 55 Alin. 1 Betr.-Regl.). Reichen sie nicht aus, so muß der Absender warten oder sich mit dem Transport in unbedeckten Wagen begnügen. In den Konferenzberathungen wurde zwar vorgeschlagen, daß die in Rede stehende Beschränkung unwirksam sein solle, wenn dem Absender bei Schließung des Vertrages nicht unter angemessenen Bedingungen freigestellt gewesen sei, die sicherere Transportweise zu wählen (Monit. 450 Art. 396), oder wenn die Eisenbahnverwaltung erklärt habe, die Versendung in anderer Weise nicht vornehmen zu wollen (Thüring. Antrag II. ad 4 Alin. 2 Prot. S. 4788). Diese Vorschläge wurden aber abgelehnt, weil man es im Verkehrsinteresse für bedenklich, ja für unausführbar hielt, in dieser Weise in die Wagendispositionen der Bahnen einzugreifen (Prot. S. 4799, 5000, 5001).

v. Hahn II. S. 531 § 3, Ruckdeschel S. 205 i., Hillig S. 60, Wehrmann S. 111, Scheffer u. Groß S. 454 Nr. 3, W. Koch S. 104 Anm. 3.

Die Vereinbarung kann in beliebiger Form erfolgen, sie ist an eine besondere Form nicht gebunden. Dafür spricht die generelle Fassung der Worte „nach Vereinbarung mit dem Absender", in welchem irgend eine besondere Form nicht vorgeschrieben ist, ferner auch der Umstand, daß der Vorschlag (Prot. S. 4787), die Vereinbarung solle „laut Erklärung im Frachtbriefe" geschehen, abgelehnt wurde (Prot. S. 4796, 4799). Die Vereinbarung kann hiernach zwar speziell und ausdrücklich erfolgen, sie braucht es aber nicht, es genügt, daß sie vorgängig mit dem Publikum in gehöriger und ordnungsmäßiger Weise ebenso, wie alle anderen Reglements- und Tarifbestimmungen und Bedingungen getroffen worden sei. Vgl. Anm. 220 S. 210 f. und v. Hahn II. S. 629 § 1, Keyßner S. 484 Nr. 5, Ruckdeschel S. 208. Es reicht daher auch aus und ist zulässig, daß im Reglement gewissermaßen summarisch bestimmt ist, daß nach Maßgabe der Tarife gewisse Güter an sich nur in unbedeckten Wagen transportirt werden, derartig, daß diese Transportart ohne Weiteres als vereinbart angenommen wird, wenn der Absender nicht ausdrücklich die Beförderung in gedeckten Wagen verlangt. Und diese einfache Form der Vereinbarung ist in der That in den geltenden Betriebsreglements (§ 67 Nr. 2 Alin. 1) gewählt worden.

Vgl. Anm. 233 II., Wehrmann S. 109, 110, Thöl III. S. 175, 176, Keyßner a. a. O., Ruckdeschel S. 205 ff., 208, Erk. des R.-O.-H.-G. vom 13. Juni 1871 Bd. 3 S. 59 (62).

Als ein solches ausdrückliches Verlangen ist es nicht anzusehen, wenn der Absender nachträglich, jedoch ohne nachträgliche Eintragung in den Frachtbrief, einen bedeckten Wagen bestellt,

Erkannt vom II. Civ.-Sen. des Reichsger. unterm 18. November 1879, Entsch. Bd. 1 S. 15, 16.

und ebensowenig die bloße Erklärung des Absenders, er verzichte auf schnelle Ladung in offenen Wagen und warte auf gedeckte Wagen.

Vgl. das Erk. des Bad. O.-H.-G. vom 26. April 1869 in Bad. Annal. Bd. 35 S. 194, Puchelt II. S. 426 i. f., Busch Bd. 19 S. 219.

Ist die Vereinbarung ausdrücklich getroffen, so gilt sie für die ganze Dauer des Transports, auch für mehrere aufeinander folgende Bahnen, und zwar nicht

nur dem Absender, sondern auch dem Empfänger gegenüber. Hat aber eine ausdrückliche Vereinbarung nicht stattgefunden, so entscheiden beim Transport über mehrere Bahnen, wenn diese nicht etwa einem einheitlichen Tarif und Reglement unterstehen, die Spezialreglements und Tarife der einzelnen Bahnen, und es kann sich daher, wenn die erste (die Aufgabebahn) in ihrem Reglement eine bezügliche Beschränkung der Haftpflicht nicht vorgesehen hat, eine der folgenden, in Anspruch genommenen Bahnen nicht darauf berufen, daß ihr eigenes Reglement rc. diese Haftbeschränkung enthalte, weil nach Art. 401 jede folgende Bahn für die Verbindlichkeiten der vorangehenden mit aufkommen muß, — es müßte denn sein, daß sie nachweist, der fragliche Schaden sei gerade auf ihrer (haftfreien) Strecke entstanden.

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 13. Juni 1871, Entsch. Bd. 3 S. 60, vom 13. Juni 1874, Entsch. Bd. 13 S. 393, vom 24. September 1877, Entsch. Bd. 22 S. 346, Kowalzig S. 448, Ruckdeschel S. 208.

Das Verlangen des Absenders bezw. die Vereinbarung mit ihm, daß das Gut in einem mit Decken (Theerplanen, Persennigen rc.) versehenen Wagen befördert werden solle, steht nicht gleich dem Verlangen des Transports in bedeckten (geschlossenen) Wagen, da die mit Decken nur vorübergehend versehenen Wagen zu den an sich offenen, bezw. unbedeckten zu rechnen sind (s. oben S. 223). Auch auf diesen Fall findet also die für unbedeckte Wagen vereinbarte bezw. reglementarisch festgesetzte Haftbeschränkung sowie die sich daran anschließende gesetzliche Vermuthung (Art. 424 Alin. 2) Anwendung.

Entsch. R.-O.-H.-G. vom 12. Juni 1874 Bd. 13 S. 430, vom 30. September 1874 Bd. 14 S. 219, vom 8. März 1876 Bd. 20 S. 239, Thöl III. § 89 S. 177, 178.

Nur wird, wenn die erforderlichen Decken nicht vom Absender, sondern von der Bahn gegen Entgelt gestellt und befestigt werden, die letztere für deren Güte und ordnungsmäßige Befestigung verantwortlich und daher dem Vorwurfe eines eigenen Verschuldens, welches die Haftbefreiung ausschließt (Art. 424 Alin. 3) leichter ausgesetzt sein, als bei offenen Wagen ohne Decken. (Ruckdeschel S. 208, 209, R.-O.-H.-G. Entsch. Bd. 20. S. 239.) Thöl III. § 89 S. 177 bemerkt daher ganz zutreffend, daß, wenn eine bloße Bedeckung (der offenen Wagen) vereinbart ist, so sei die Folge, daß nun die maßgebenden Umstände für die Frage, ob höhere Gewalt vorliege, vereinbarterweise andere seien, als im Falle eines geschlossenen Wagens und im Falle eines offenen Wagens ohne Decken; die Haftung der Bahn sei eine beschränktere, als in jenem, und eine weitere, als in diesem Falle.

Wenn die Eisenbahn, obwohl sie nach ausdrücklicher oder reglementarischer (tarifarischer) Uebereinkunft unbedeckte Wagen verwenden durfte, bedeckte verwendet hat, so steigert sie durch diese freiwillige, aus besonderem Entgegenkommen bewirkte Beförderung in bedeckten Wagen ihre Haftung nicht, d. h. sie kann auch in diesem Falle sich auf die Haftbefreiung und die bezügliche gesetzliche Vermuthung des Art. 424 berufen. Es kann für die gegentheilige Ansicht (Puchelt S. 426 Nr. 4, Erk. des Hand.-Ger. Lübeck I. und II. Kammer vom 6. März resp. 14. Oktober 1869, Busch Bd. 19 S. 387) nicht wider die unverkennbare Absicht des Gesetzes auf den bloßen Wortlaut desselben Bezug genommen werden und ebensowenig darauf, daß sich der Absender, auch wenn ihm freiwillig von der Bahn bedeckte

Wagen gestellt werden, auf die Tüchtigkeit der einmal gestellten Transportmittel unbedingt müsse verlassen können.

Vgl. Keyßner S. 484 Nr. 5, Wehrmann S. 111, Ruckdeschel S. 202 g., Erk. des R.-O.-H.-G. vom 13. Juni 1874, Entsch. Bd. 13 S. 430, vom 30. September 1874 Bd. 14 S. 218, vom 8. März 1876 Bd. 20 S. 238 und vom 22. April 1879, Entsch. Bd. 25 S. 17; Erk. des App.-Ger. Köln vom 27. Juni 1876, Rhein. Arch. Bd. 67 S. 261 ff. des Ob.-Lan.-Ger. Wien vom 13. Juni 1876, Röll S. 439.

Mit Recht bemerkt demgegenüber Thöl (III. § 89 S. 177): „Die Vereinbarung, daß das Gut in unbedeckten Wagen transportirt werde, verliert dadurch nicht an ihrer befreienden Wirkung für die Eisenbahnverwaltung und erzeugt dadurch auch nicht neue Verpflichtungen für dieselbe, daß ihrerseits freiwillig (aus Gefälligkeit) zum Schutze des Gutes eine mehr oder weniger ausreichende Bedeckung vorgenommen wird oder eine mehr oder weniger ausreichende Decke hingeliehen oder vermiethet wird."

Und ebenso das Reichsgericht:

„Wenn eine Eisenbahn zum Transport von Gütern der fraglichen Art aus Anlaß eines anders, als durch schriftlichen Vermerk im Frachtbriefe, erklärten Verlangens einen bedeckten Wagen verwendet, so erscheint diese Verwendung rechtlich als eine bloße Liberalität. Derjenige aber, welcher einem andern ohne Verpflichtung etwas gewährt, kann für die Mangelhaftigkeit dieser Leistung ohne Hinzutritt eines anderweitigen Verpflichtungsgrundes nicht verhaftet sein. Daher kann der Eisenbahn in einem solchen Falle eine Haftung dafür, daß der verwendete bedeckte Wagen gegen diejenige Gefahr, für welche sie beim Transport in unbedeckten Wagen nicht zu haften hat, ausreichenden Schutz gewähre, nicht obliegen."

Erkannt vom II. Civ.-Sen. des Reichs-Ger. unterm 18. November 1879, Entsch. Bd. 1 S. 15, 16.

C. Liegen die beiden im Vordersatze der Ziff. 1 bezeichneten Voraussetzungen vor, so kann bedungen werden, daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

Eine bestimmte Form, in welcher bedungen werden soll, ist nicht vorgeschrieben. Es kann daher jede beliebige Form gewählt werden, auch die durch Tarif und Reglement, aber sie muß erkennbar und erweislich sein. Die Vereinbarung des Transports in unbedeckten Wagen (S. 223) schließt nicht implicite die Vereinbarung der Nichthaftung in sich. Jede Vereinbarung hat für sich selbstständig zu erfolgen.

Nicht Haftbefreiung von jedem überhaupt möglichen Schaden darf beim Transport in unbedeckten Wagen ausbedungen werden, sondern nur speziell von demjenigen Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden bezw. durch diese Transportart ermöglicht worden ist. Gegenüber weitergehenden Beschränkungsanträgen (Prot. S. 4701) wurde in den Berathungen hervorgehoben, daß die Eisenbahnen in dem vorliegenden Falle billiger Weise nicht mehr ansprechen könnten, als daß sie die Haftung für diejenigen Verluste und Beschädigungen vertragsmäßig ablehnen dürften, welche dadurch hervorgerufen würden, daß die Güter auf offenen Wagen transportirt würden. Jede andere Bestimmung gehe über den Grund der beabsichtigten Ausnahme hinaus (Prot. S. 4795, 4796). Daß es aber eine besondere, mit dieser Transportart

verbundene Gefahr sein müsse — wie von der Redaktionskommission Prot. S. 5121 vorgeschlagen — wurde nicht anerkannt und die Streichung des Wortes „besondern“ vor „Gefahr“ beschlossen (Prot. S. 5109, 5121). Es ist also nicht etwa die Haftung ex recepto ganz aufgehoben, sondern nur in Betreff derjenigen Gefahren ausgeschlossen, welche mit der bezeichneten Transportweise im Zusammenhange stehen. Der Schaden muß aus der Unbedecktheit der Wagen entstanden sein, wobei der Eisenbahn in Abänderung der gewöhnlichen Beweislast noch die gesetzliche Vermuthung zu Gute kommt, daß, wenn der eingetretene Schaden seiner Beschaffenheit nach derartig ist, daß er aus jener nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, bis zum Beweise des Gegentheils angenommen wird, daß er aus derselben wirklich entstanden ist. (Vgl. über diese gesetzliche Vermuthung Art. 424 Alin. 2 unten Anm. 231 S. 248.) Es ist nicht nothwendig und weder im Gesetze ausgesprochen, noch aus der Absicht desselben zu folgern, daß der Schaden sich als ein in Folge der vereinbarten Unbedecktheit der Wagen unabwendbarer darstellt, wie v. Hahn II. S. 530 § 2 und Thöl III. § 88 S. 175 annehmen, sondern es genügt, daß der eingetretene Schaden mit der Unbedecktheit in erkennbarem Zusammenhange, in Kausalnexus steht, wenngleich es vielleicht der Eisenbahn möglich gewesen wäre, den Schaden durch anderweite Schutzmittel, welche die Bedeckung zu ersetzen geeignet sind, abzuwenden,

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 25. Mai 1872, Entsch. Bd. 6 S. 175, vom 25. Mai 1875 Bd. 17 S. 296 (304, 305), vom 18. Dezember 1875 Bd. 19 S. 133 (134), Wehrmann S. 114, Ruckdeschel S. 202.

wie denn auch in den Berathungen ein Antrag:

statt: „welche . . . entstanden sind“ zu setzen: „welche bei dieser Transportart nicht abzuwenden sind“

ausdrücklich abgelehnt wurde. (Prot. S. 4798, 4799.) Richtig aber ist es, daß in Rücksicht auf die oben Bd. I. Anm. 42 dargestellte Relativität des Begriffes der höheren Gewalt bei dem vereinbarten Transport in unbedeckten Wagen zahlreiche Schadensfälle als unabwendbar in dem bereits erörterten Sinne, mithin als vis major erscheinen können, während sie als solche nicht aufzufassen sein würden, wenn dieser Transport nicht verabredet worden wäre. Die Beweispflicht der Eisenbahn wird jedoch dadurch nicht modifizirt.

Vgl. v. Hahn II. S. 530, Keyßner S. 485 Nr. 7.

Es ist aber jeder Schaden gemeint, der voraussichtlich und nach den Regeln der Erfahrung nicht entstanden wäre, wenn der Transport in bedeckten Wagen erfolgt wäre. Voraussetzung ist der Natur der Sache nach, daß ein Verschulden der Bahnbeamten nicht vorliegt, denn dieses hebt die Haftbeschränkung auf.

Vgl. Art. 424 Alin. 3 (s. Anm. 232), Erk. des II. Sen. des R.-O.-H.-G. vom 2. November 1874, Entsch. Bd. 15 S. 83 (85), Ruckdeschel S. 202a., Grünwald I. S. 81, Puchelt II. S. 426, Keyßner S. 484 und das von ihm dort angef. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 7. November 1873, ferner Erk. des App.-Ger. Köln vom 29. März 1873, Rhein. Arch. Bd. 63 I S. 208, Busch Bd. 31 S. 306, Wolff eod. Bd. 19 S. 485.

Welcher Art nun dieser Schaden ist bezw. sein kann, läßt sich allgemein nicht bestimmen, er umfaßt alle Beschädigungen und Verluste, welche auf das Unbedecktsein der Wagen zurückzuführen sind. Auf Nachtheile aus Versäumniß (Art. 397) bezieht sich Art. 424 nicht, sondern nur auf Schaden und Verlust des Gutes (Art. 395).

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 5. Dezember 1873, Entsch. Bd. 12 S. 23.

Der Schaden ist jedenfalls nicht etwa auf Witterungseinflüsse zu beschränken, wenngleich diese Gefahr zunächst ein wesentliches Motiv für die zugelassene Haftbeschränkung der Bahnen bildete (Prot. S. 4796, v. Hahn II. S. 531 § 4, Keyßner S. 484 Nr. 6) und vornehmlich in Betracht kommt. Es gehören hiernach dahin in der Regel Schäden durch Hitze, Nässe, Kälte (Wehrmann S. 112), durch Regen, Schnee, Staub, Wind, Sonnengluth (Thöl III. § 88 S. 175 Note 4), also Vernässung, Eintrocknen, Schmelzen (Ruckdeschel S. 200b.), aber auch zahlreiche Schäden anderer Art, welche mit dieser Transportart in erkennbarem Zusammenhange stehen, wie dies in den Prot. (S. 4796, 4797) ausdrücklich betont ist, also z. B. Zerbrechen ꝛc. durch Herabfallen anderer Gegenstände auf die offenen Wagen oder durch Herausfallen der Güter aus solchen Wagen, ferner Entzünden, Versengen, Verbrennen ꝛc. durch Funkensprühen und Dampf der Lokomotive.

Erk. des R.-O.-H.-G. vom 15. März 1873 Bd. 9 S. 337, vom 2. November 1874 Bd. 15 S. 83 (85), Wehrmann S. 113, Ruckdeschel S. 202b., Puchelt S. 425 Nr. 4.

Verlust oder Verminderung durch Diebstahl seitens Dritter, d. h. nicht unter Art. 400 fallender Personen, weil dieser leichter auszuführen und schwerer zu verhüten ist, jedoch nicht absolut jeder Diebstahl, sondern nur derjenige, welcher im konkreten Falle als eine Folge der in Rede stehenden Transportart angesehen werden könne. Dies wurde in den Berathungen anerkannt, zugleich aber ein Antrag, Diebstahl besonders zu erwähnen, als überflüssig abgelehnt (Prot. S. 4796—4798, 5109). In Rücksicht auf die ihr nach Alin. 2 zur Seite stehende Vermuthung liegt übrigens der Eisenbahn die Beweislast dafür nicht ob, daß im konkreten Falle die Ausführung des Diebstahls durch den Transport in unbedeckten Wagen erleichtert sei.

v. Hahn II. S. 531 § 4, Thöl III. § 88 S. 175 Anm. 4, Ruckdeschel S. 202, Grünewald I. S. 81, Scheffer u. Groß S. 454 Nr. 2, W. Koch S. 104 Anm. 2, Er… S. 420, Wächter I. S. 294, v. Kräwel S. 603, Wehrmann S. 113, Puchelt S. 424, Ackermann in Busch's Arch. Bd. 13 S. 459, Erk. des R.-O.-H.-G vom 25. Mai 187., Entsch. Bd. 6 S. 175 vom 18. Dezember 1875 Bd. 19 S. 133 und vom 11. Oktober 187., Busch, Arch. Bd. 36 S. 369.

Der — auch vom Ob.-Land.-Ger. zu Wien getheilten — Annahme Epstein's, daß Diebstahl nicht hierher gehöre, weil nur die natürlichen Folgen des Unbedecktseins gemeint seien und auch auf unbedeckten Wagen die Verladung so geschehen müsse, daß die Güter vor Diebstahl geschützt seien, kann aus obigen Gründen nicht beigepflichtet werden. (Vgl. Epstein S. 109, Erk. des Ob.-Land.-Ger. Wien vom 25. November 1868, Röll S. 111 und vom 11. Januar 1876. Röll S. 419.)

Wenn daher das Betriebsreglement im § 67 Nr. 2 Alin. 2 (s. Anm. 233 II.) bestimmt, daß unter der mit der Transportart in unbedeckten Wagen verbundenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Kollis nicht verstanden werden kann, so übernimmt die Eisenbahn damit zu Gunsten des Publikums eine Haftung, die ihr gesetzlich nach Art. 424 Ziff. 1 nicht so absolut obliegen würde, insbesondere insoweit dabei ungewöhnlicher Abgang oder Verlust durch Diebstahl in Betracht kommt (Thöl III. § 88 S. 176, Ruckdeschel S. 209, Wehrmann S. 112, Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 19 S. 599, Keyßner S. 485 Nr. 6).

Die Vereinbarung des Transports in unbedeckten Wagen involvirt das Ein-

verständniß des Absenders damit, daß das Gut den hierdurch bedingten Einflüssen der Witterung und anderer Gefahren ausgesetzt werden darf. Die Eisenbahn ist daher weder verpflichtet, vor Eintritt des Schadens, wenn diese sich geltend machen und den Gütern schädlich zu werden beginnen, dagegen Sicherungsmaßregeln zu treffen, weil jeder Absender, der diese Transportart wählt, den damit verbundenen Gefahren Rechnung tragen muß und die durch den unbedeckten Transport der Bahn gewährte Erleichterung anderenfalls ganz illusorisch werden würde; noch ist sie verbunden, nach Eintritt der Beschädigung Vorkehrungen zur Verhütung weiteren Schadens zu treffen (durch Umladen in gedeckte Wagen, Bedeckung, Unterbringung in einen gedeckten Raum zc.), noch im Falle des Annahmeverzuges des Empfängers die Güter gegen die bezügl. Gefahren zu schützen.

Vgl. Entsch. des R.-O.-H.-G. vom 15. März 1873 Bd. 9 S. 337 (Funkensprühen der Lokomotive) 4. November 1873 Bd. 11 S. 290 f., 13. Juni 1874 Bd. 13 S. 393, 12. Juni 1874 Bd. 13 S. 430 und 2. November 1874 Bd. 10 S. 83, 25. Mai 1875 Bd. 17 S. 296 (300) (Regen und Schnee), Erk. des Ob.-Land.-Ger. Wien vom 13. Juni 1876, Röll S. 439, Wehrmann S. 114, 115, Ruckdeschel S. 202.

Die Eisenbahn ist hierzu nicht einmal verpflichtet, wenn durch ihr Verschulden der Transport verzögert bezw. die reglementarische Lieferfrist überschritten ist, falls der Beschädigte nicht nachzuweisen vermag, daß das Gut ohne diese Transportverzögerung den bezüglichen Schaden in Folge des unbedeckten Transports nicht erlitten haben würde, mithin durch die Verzögerung zugleich auch die Beschädigung herbeigeführt sei, mit anderen Worten: den Kausalnexus zwischen der Verzögerung und der Beschädigung.

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 13. Juni 1874, Entsch. Bd. 13 S. 393 (399), Puchelt S. 426, Wehrmann S. 115, Keyßner S. 435.

Ist aber der Schaden nachweislich eine direkte, kausale Folge der schuldhaften Handlungsweise der Bahn, nicht der Unbedecktheit der Wagen, oder konkurrirt ein Verschulden der Bahn damit, also Verderb durch ihre Verzögerung, Verbrennen durch außergewöhnliches Funkensprühen der Lokomotive in Folge der Anwendung schlechten Feuerungsmaterials, Durchnässung in Folge mangelhafter Verladung u. s. w., so haftet die Bahn gemäß Art. 424 Alin. 3 und kann sich auf Ziff. 1 nicht berufen.

Vgl. Entsch. des R.-O.-H.-G. vom 5. Dezember 1873 Bd. 12 S. 23, vom 2. November 1874 Bd. 15 S. 83, vom 25. Mai 1875 Bd. 17 S. 296 und vom 22. April 1879 Bd. 25 S. 170 (172), Erk. des App.-Ger. Köln vom 29. März 1873, Rhein. Arch. Bd. 65 I. S. 208.

Unerheblich ist es, ob der das Gut beschädigende Unfall während des Transports, vor oder nachher sich zugetragen hat, insoweit er nur nach der Empfangnahme und vor der Ablieferung erfolgt ist und die Bahn kein schuldbarer Verzug trifft.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 12. Juni 1874, Entsch. Bd. 13 S. 430 (433).

226) **[Es kann bedungen werden]:**

„2. in Ansehung der Güter, welche ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutz gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbrief unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind:

daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist."

Ziff. 2 gestattet — als zweite Ausnahme von der Regel des Art. 423 — den Eisenbahnen die vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht: „in Ansehung der Güter, welche ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbrief unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind."

Von dieser Befugniß ist in den Eisenbahn-Betriebsreglements (§ 67 Nr. 3) Gebrauch gemacht, vgl. Anm. 233 III., d. h. der vom Gesetze gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl III. S. 179), vgl. noch § 47 Eisenb.-Betr.-Regl. oben Anm. 206 S. 186 f.

Der gefährliche Umstand, die Transportgefahr, welche die Zulassung dieses Befreiungsvertrages begründen, besteht in dem Fehlen oder in der Mangelhaftigkeit der Verpackung von Gütern, welche einer solchen auf dem Transporte bedürfen, weil sie hierdurch zahlreichen Schäden ausgesetzt sind, denen sie bei gehöriger Verpackung nicht ausgesetzt wären.

A. Der gesetzgeberische Grund für diese Ausnahme in Ansehung unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegebener Güter liegt in Folgendem: Die Eisenbahn haftet ex recepto wie jeder andere Frachtführer nach Art. 395 H.-G.-B., wenn sie nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Daraus folgt e contrario, daß sie äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung an sich zu vertreten hat. Denn wenngleich dem Absender die Sorge für die gehörige Verpackung obliegt, so ist doch andererseits die Eisenbahn bei der Annahme des Guts zu deren äußerlicher Prüfung verpflichtet und sie macht sich einer Negligenz schuldig, wenn sie diese unterläßt bezw. von der ihr durch Art. 422 Ziff. 1 gegebenen Befugniß der Rückweisung äußerlich mangelhaft verpackten Gutes keinen Gebrauch macht. Sie muß solches Gut zurückweisen oder, wenn sie es angenommen hat, den Mangel verbessern. Nun liegt es aber häufig im Interesse des Absenders, sei es der Beschleunigung oder Kostenersparniß wegen, — da geringwerthige Güter eine kostspielige Verpackung nicht lohnen, — dieselben auf eigenes Risiko ungeachtet des Fehlens oder der Mängel der Verpackung befördert zu sehen. Beobachtet nun die Bahn die nöthige Diligenz, d. h. macht sie den Absender auf die Mangelhaftigkeit der Verpackung aufmerksam und dieser verlangt demungeachtet den Transport, so muß billigerweise der Bahn gestattet sein, sich die Haftbefreiung von den daraus entspringenden Schäden auszubedingen, wenn der Absender die Thatsache der mangelhaften Verpackung selbst ausdrücklich konstatirt und damit implicite auf den Ersatzanspruch für den in Folge dieser Mängel etwa entstehenden Schaden von vornherein Verzicht leistet, denselben auf eigenes Risiko übernimmt. Denn anderenfalls würde die Eisenbahn in Rücksicht auf Art. 395, 423 dem bezüglichen Verlangen des Absenders nicht ohne eigene Gefahr entsprechen können. Aus diesen Gründen ist die in Rede stehende Ausnahme in das Gesetz aufgenommen worden.

Vgl. oben Bd. I. Anm. 44 S. 159, 160, Denkschrift vom 12. Dezember 1859 S. 17, Monit. Nr. 450 (Art. 396 Nr. 3), Prot. S. 4701 (Art. 400a. Nr. 26), S. 4787 II. ad 3, Prot.

S. 5008, 5009, Thöl H.-R. III. § 90 S. 179, Hillig S. 60, Ruckdeschel S. 210, Wehrmann S. 105, Erk. des Ob.-Land.-Ger. Wien vom 9. Juli 1873, Röll S. 227.

B. Die erste Voraussetzung dieses Befreiungsvertrages ist, daß unverpackte oder mangelhaft verpackte Güter aufgegeben werden, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutz gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport erfordert. Welche Güter hierher gehören, was insbesondere unter „mangelhafter Verpackung" zu verstehen ist und wer hierüber im Zweifel zu entscheiden hat, ist bereits früher eingehend erörtert worden.

Vgl. (Art. 395) Bd. I. Anm. 44 S. 259, 260 und (Art. 422) Bd. III. Anm. 197 S. 166 f., (§ 47 Betr.-Regl.) Anm. 206 S. 186 f. Prot. S. 5009, Puchelt II. S. 427.

C. Die zweite Voraussetzung ist, daß über die Aufgabe in unverpacktem oder mangelhaftem Zustande eine Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe enthalten sein muß. Diese Form, die schriftliche (oder gestempelte, gedruckte ꝛc.) Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe ist unbedingte Voraussetzung für die Befugniß der Eisenbahn zu dem in Rede stehenden Befreiungsvertrage. (Keyßner S. 485 Nr. 9: zwingendes Erforderniß.) In den Berathungen war die Streichung der Worte:

„nach Erklärung des Absenders im Frachtbriefe"

beantragt worden. Es wurde aber entgegnet, daß es, um in Rücksicht auf die Haftpflicht aus Art. 395 keine Verwirrung zu veranlassen, erforderlich erscheine, zu bestimmen, daß sich der Absender in leicht erkennbarer Weise darüber aussprechen müsse, ob er die Gefahr der schlechten oder fehlenden Verpackung über sich nehmen wolle, wenn es in seiner Absicht liege, daß die hier in Rede stehende Ausnahmebestimmung zur Anwendung kommen solle. (Prot. S. 5008, 5009.) Dadurch unterscheidet sich Ziff. 2 wesentlich von Ziff. 1. Dort ist die bezügliche Vereinbarung formlos gestattet (S. 224). Hier ist eine Erklärung des Absenders in bestimmter Form (nämlich auf dem Frachtbriefe) vorgeschrieben. Sie kann daher nicht mündlich oder durch eine bezügliche Bestimmung in den Reglements oder Tarifen ersetzt werden, auch nicht durch ein neben dem Frachtbrief herlaufendes oder ihm annektirtes Schriftstück. Sie braucht auch nicht, was Thöl (III. 390 S. 178) anzunehmen scheint, die Form einer Vereinbarung zu haben, sondern es genügt die einseitige Erklärung des Absenders über die nackte Thatsache, daß das Gut unverpackt oder mangelhaft verpackt aufgegeben sei, — wie der Unterschied der Fassung in Ziff. 1 und Ziff. 3 („Vereinbarung") und Ziff. 2 („Erklärung") erkennen läßt.

Jede andere Form, als die gesetzlich vorgeschriebene, macht den Befreiungsvertrag ungültig und ist nicht geeignet, der Eisenbahn die ihr ausnahmsweise konzedirte Befugniß zu verschaffen. Es kann zwar zu dieser Form kumulativ noch eine andere aus irgend welchen Gründen hinzutreten, wie z. B. der in §. 47 des Eisenb.-Betr.-Reglem. angeordnete Revers, welcher den Zweck hat, der Eisenbahn nach Abgabe des Frachtbriefs (und der darauf befindlichen Erklärung) an den Adressaten noch einen besonderen schriftlichen Beweis jener Erklärung zu sichern (s. oben S. 188). Indeß ist ein solcher Revers für die Gültigkeit des Befreiungsvertrages nicht nothwendig (Keyßner S. 485 Nr. 9), da es sich hierbei nur um eine reglementarische Ordnungsvorschrift handelt und § 47 des Betr.-Regl. lediglich die Annahme zum Transport von der Ausstellung des Reverses abhängig macht, dagegen über die Haftung eine Bestimmung nicht trifft. Art. 424 Ziff. 2

H.-G.-B. und § 67 Nr. 3 Betr.-Regl. sehen aber nur die Erklärung auf dem Frachtbriefe vor. Jedenfalls ist der Revers nicht geeignet, die Erklärung auf dem Frachtbriefe zu ersetzen und die gegentheilige Annahme des Wiener Eisenbahn-Schiedsgerichts v. 29. Juli 1876 (Epstein S. 533, weil das Fehlen dieser Erklärung usancemäßig sei) muß als Verstoß gegen Art. 424 Ziff. 2 H.-G.-B. und § 67 Nr. 3 Betr.-Regl. bezeichnet werden, da positive Formvorschriften des H.-G.-B. nicht durch Usancen abolirt werden können (s. Anm. 206 S. 188 H.-G.-B. Art. 1). Es ist daher auch die Annahme Wehrmann's (S. 105) unzutreffend, daß das Vorhandensein des Reverses eine nothwendige Voraussetzung der Befreiung sei. Nicht dieser, sondern die Erklärung auf dem Frachtbriefe ist entscheidend. Ebensowenig kann der Annahme Ruckdeschel's (S. 210) beigetreten werden, daß der Revers ohne Erklärung auf dem Frachtbriefe doch immerhin die Bedeutung habe, daß die Eisenbahn nun beweisen dürfe, der eingetretene Schaden sei aus der im Reverse anerkannten Mangelhaftigkeit der Verpackung entstanden. Der Revers ohne gleichzeitige Erklärung auf dem Frachtbriefe verstößt gegen Art. 423, 424 Ziff. 2 H.-G.-B., § 47 Al. 1, § 50 Nr. 9 und § 67 Nr. 3 Betr.-Regl. und gewährt, weil er überhaupt unstatthaft, der Eisenbahn gar keine Rechte.

D. Liegen die beiden im Vordersatze der Ziff. 2 bezeichneten Voraussetzungen vor, so kann bedungen werden, daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist. Es gilt hierbei im Wesentlichen das zu Ziff. 1 S. 226 bemerkte. Die Erklärung auf dem Frachtbriefe umfaßt nicht implicite auch die Vereinbarung über die Nichthaftung. Letztere muß besonders — wenngleich in beliebiger Form — erfolgen, und ist auch im Eisenb.-Betr.-Regl. § 67 Nr. 3 speziell ausbedungen. Also auch hier darf, wie im Falle der Ziff. 1, nicht Haftbefreiung von jedem Schaden überhaupt, sondern nur von dem aus dem Fehlen oder der Mangelhaftigkeit der Verpackung entstandenen Schaden ausbedungen werden. Ein Antrag auf Befreiung von jeder Haftung (Prot. S. 4701 Art. 400a. 2b.) wurde als zu weit gehend ausdrücklich abgelehnt (Prot. S. 4787 ad 3, S. 5008). Andererseits wurde aber auch hier anerkannt, daß es nicht gerade eine besondere, mit dieser Transportart verbundene Gefahr sein müsse und die Streichung des Wortes „besondere" vor „Gefahr" beschlossen (Prot. S. 5121, 5109). Es genügt, daß der Schaden aus dem Mangel der Verpackung überhaupt entstanden ist, wobei der Eisenbahn unter Modifikation der gewöhnlichen Regeln der Beweislast die im Alin. 2 des Art. 424 ausgesprochene Vermuthung zu Gute kommt. Es ist nicht erforderlich, daß der Schaden ein unabwendbarer sei, sondern es reicht aus, daß er mit dem Mangel der Verpackung in erkennbarem Kausalnexus steht. Von diesem Gesichtspunkte aus kommen nicht nur Witterungseinflüsse aller Art als gefährliche Momente in Betracht,

Vgl. Erk. des Ob.-Land.-Ger. Wien vom 15. Juli 1873, Röll S. 227 des Eisenbahn-Schiedsger. Wien vom 29. Juli 1876, Epstein S. 533, App.-Ger. München 29. September 1876, D. Jur.-Zeitg. 1873 S. 185, Bayr. Hand.-Ger. Entsch. III. 3 H.

sondern auch der dadurch schwerer zu verhütende oder leichter auszuführende Diebstahl durch Dritte,

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 25. Mai 1873, Entsch. Bd. 6 S. 175 und vom 11. Oktober 1873, Busch Bd. 36 S. 369.

Gewichtsmanko (Leckage) bei flüssigen und trockenen Stoffen in Folge der durch die rüttelnde Bewegung hervorgerufene Lockerung mangelhaft befestigter Faßreifen.

Vgl. Ob.-App.-Ger. Dresden vom 5. Juni 1866, Busch Bd. 12 S. 19.

Die Eisenbahn ist auch nicht verpflichtet, vor oder nach Eintritt derartiger Schäden Sicherungsmaßregeln dagegen zu treffen (s. S. 229). Ist aber erweislich nicht der Mangel der Verpackung, sondern irgend ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute (Diebstahl Seitens der letzteren, Feuer, Achsenbruch, Transportverzögerung ꝛc.) die alleinige oder doch konkurrirende Ursache des Schadens, so kann sich die Eisenbahn auf jenen Befreiungsgrund nicht berufen.

Vgl. oben Bd. I. Anm. 44 S. 260, 261, Prot. S. 5008, 5109, W. Koch S. 105, Ruckdeschel S. 210.

227) **[Es kann bedungen werden:]**

„3) in Ansehung der Güter, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem besorgt wird:

daß für den Schaden nicht gehaftet werde, der aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist.“

Ziff. 3 gestattet — als dritte Ausnahme von der Regel des Art. 423 — den Eisenbahnen die vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht: „in Ansehung der Güter, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem besorgt wird“.

Von dieser Befugniß ist in den Eisenbahn-Betriebsreglements (§ 67 Nr. 4) Gebrauch gemacht. Vgl. Anm. 233 IV. d. h. der vom Gesetze gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl III. § 91 S. 180). Vgl. noch § 40 und Anl. D sub XXXV. zum § 48, sowie Nr. 1 und 2 des § 50 Betr.-Reglement.

Der gefährliche Umstand, die Transportgefahr, welche die Zulassung dieses Befreiungsvertrages begründen, liegt in dem Auf- und Abladen der Güter auf den Eisenbahnwagen Seitens des Absenders (bezw. Empfängers) — also ohne die Thätigkeit der Eisenbahn bezw. ihrer Organe.

Der gesetzgeberische Grund für diese Ausnahme ist darin zu finden, daß an sich das Auf- und Abladen des Gutes zum Transport gehört und von der Eisenbahn auszuführen ist, ihr daher auch die Haftung für dabei entstandene Schäden ex recepto obliegt (v. Hahn II. S. 532 § 6). Wenn nun der Absender im eigenen Interesse (d. h. z. B. gegen entsprechend billigere Fracht ꝛc.) (Prot. S. 5006) bereit ist, das Auf- und Abladen selbst zu besorgen, mithin der Eisenbahn diesen Theil der Transportfunktionen abzunehmen, so liegt es in der Billigkeit und Konsequenz, der Eisenbahn, welche alsdann die bezüglichen Manipulationen weder selbst noch durch ihre Leute zu verrichten und zu kontroliren hat, auch nicht in der Lage ist, darauf einen Einfluß auszuüben, zu gestatten, daß sie sich von der Haftung für daraus resultirende Schäden liberiren darf. (Denkschr. S. 10, 16 Wehrmann S. 116, 117.)

A. Erste Voraussetzung dieser Ausnahme ist, daß es sich um Güter handelt, deren Auf- und Abladen von dem Absender besorgt wird.

Das Auf- und Abladen besteht in allen Funktionen, Vorkehrungen und

Maßnahmen, welche auf das Hineinbringen der Güter in die Eisenbahnwagen am Versandtort und das Wiederherausbringen aus denselben am Bestimmungsort gerichtet sind. Es wird auch als Ein- und Ausladen bezeichnet und begreift neben der eigentlichen Herein- und Heraussetzung auch noch das Verladen, das geeignete Arrangement der Güter im Wagen, Festlegung, Festpackung, auch die Bedeckung ꝛc. der Güter bezw. Fässer, Kisten, Bretter ꝛc., um sie gegen Unfälle, Umstoßen, Hin- und Herrollen bei der rüttelnden und stoßenden Bewegung des Eisenbahntransports zu schützen, in sich. Daß unter Aufladen auch die Verladung der Güter auf dem Wagen zu verstehen sei, wurde in den Berathungen ausdrücklich konstatirt (Prot. S. 5006).

Das Gesetz spricht nur von dem Auf- und Abladen durch den Absender, es ist darunter aber nach der Tendenz des Gesetzes, worauf auch das Wort „Abladen“ bereits hindeutet, auch der Empfänger zu verstehen, derartig, daß die mit dem Absender getroffene Vereinbarung auch für den Empfänger (der ja zum Mitkontrahenten bezw. Cessionar des ersteren wird. Bd. II. S. 62 f.) implicite gilt.

Vgl. Thöl H.-R. III. § 91 S. 181 f. Nr. 6, Wehrmann S. 117, 118, v. Hahn II. S. 533, Ruckdeschel S. 211 d., Entsch. des R.-O.-H.-G. vom 25. Mai 1872 Bd. 6 S. 175 (180).

Das Betr.-Regl. § 67 Nr. 4 hat daher ergänzend den Befreiungsvertrag auch ausdrücklich auf den Empfänger ausgedehnt. Der Natur der Sache nach sind, wie die Worte „besorgt wird“ andeuten, nicht nur der Absender bezw. Empfänger persönlich, sondern auch die von ihnen hiermit Beauftragten (seine Leute, Organe, ja auch die Arbeiter der Bahn, wenn sie zu diesem Behufe den Absender oder Empfänger mit oder ohne Entgelt überlassen werden. (Vgl. Ruckdeschel S. 211, 212, Wehrmann S. 118 und unten S. 235 gemeint.)

Die Selbstverladung braucht ferner nicht gerade am Versandtorte, an welchem die Vereinbarung getroffen wird, erfolgt zu sein. Sie liegt auch dann vor, wenn zwar kein Verladen am Absendungsorte stattfindet, aber der Absender bei Ausstellung eines neuen Frachtbriefes die dort angelangten Güter in den Fahrzeugen, in denen sie angekommen, verladen der Bahn zum Weitertransport überweist und damit die ursprüngliche Verladung zur seinigen macht. Auch in Fällen also, wo die Waare ohne Umladung weitergesendet wird, kann Art. 424 Nr. 3 Anwendung finden.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 20. März 1874, Entsch. Bd. 13 S. 131, Busch Arch. Bd. 30 S. 327, Keyßner S. 465 Nr. 10, Puchelt II. S. 427 Nr. 6, Wehrmann S. 119, Ruckdeschel S. 212 b.

B. Zweite Voraussetzung ist, daß das Auf- und Abladen „nach Vereinbarung mit dem Absender“ von diesem besorgt wird. Es gilt über Form und Wirkung der Vereinbarung alles zu dem gleichen Passus der Ziff. 1 (S. 223 f.) Bemerkte. Der Absender muß sich mit der Uebernahme des Auf- und Abladens einverstanden erklärt haben. Auch hier jedoch nicht so, daß er das Gegentheil nach freier Wahl von der Eisenbahn verlangen könnte. Vielmehr hängt dies von den bestehenden Transporteinrichtungen, reglementarischen und tarifarischen Bestimmungen, sowie den thatsächlichen Verhältnissen (ob das Verladungspersonal der Bahn ausreicht ꝛc.) ab. Will hiernach der Absender die Selbstverladung nicht übernehmen, so muß er vom Transporte abstrahiren oder warten. Ein bei den Berathungen gestellter Antrag, daß die Beschränkung unwirksam sein solle, wenn die

Bahn dem Absender nicht Gelegenheit zur bahnseitigen Be- und Entladung bietet, wurde abgelehnt, weil dies mit den Verkehrsverhältnissen und der Tendenz dieser Bestimmung nicht vereinbar sei.

Vgl. Prot. S. 5007, 5008, v. Hahn II. S. 533 § 7.

Die Vereinbarung kann in beliebiger Form erfolgen, entweder durch besondere Uebereinkunft (mündlich, schriftlich, auf dem Frachtbriefe oder in einer besonderen Urkunde) oder durch reglementarische oder tarifarische Vorschriften (vgl. Erk. des App.-Sen. zu Mannheim v. 16. Oktober 1858, Busch Bd. 19 S. 209), in welchem Falle dieselben gehörig publizirt sein müssen. (Vgl. Anm. 225 S. 224.) Das Eisenb.-Betr.-Reglem. schreibt die bezüglichen Güter zum Theil speziell vor (§ 48 Anlage D. sub XXXV.), zum Theile überläßt es deren Bestimmung dem Tarife oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender. (§ 67 Nr. 4, vgl. auch § 40 Alin. 1 und § 50 Nr. 1 und 2.)

§ 67 Nr. 4, § 40 Alin. 1, § 48 B. 4, § 50 Nr. 1 u. 2, f. Anm. 233 IV., v. Hahn II. S. 533 § 7, Thöl III. § 91 S. 180, Wehrmann S. 116, Ruckdeschel S. 210, 211 d., 212 e., Wolff in Busch's Arch. Bd. 19 S. 487.

Immerhin muß aber eine vorgängige Vereinbarung ersichtlich sein und erweislich vorliegen. (Erk. des App.-Ger. Ratibor v. 4. März 1868 und D. E.-Z. 1868 S. 477.) Der Annahme Puchelt's (II. S. 427 Nr. 6), daß, sobald auch ohne frühere Verabredung der Absender rc. das Auf- und Abladen (thatsächlich!) besorge, die Vorschrift der Ziff. 3 und die Vermuthung aus Alin. 2 eintrete, und daß Tarif und Verabredung hier nur erwähnt seien, um den Fall zu bestimmen, in welchem die Eisenbahn verlangen darf, daß der Absender und der Empfänger das Auf- und Abladen übernehme, kann nicht beigetreten werden.

Als eine solche Vereinbarung ist es nicht anzusehen, wenn die Eisenbahn gestattet, daß ihre Arbeiter und Bediensteten dem Absender bezw. Empfänger, der das Selbst-Auf- und Abladen übernommen hat, hierbei mit oder ohne Entgelt behülflich sind bezw. sich ihm zu diesem Zwecke vermiethen. Es kann dies nicht aus der dienstlichen Beziehung dieser Leute zur Eisenbahn gefolgert werden. Selbst wenn die Bahn selbst zu diesem Behufe dem Absender rc. gegen eine Gebühr die erforderlichen Leute stellt, geht damit die Haftung nicht auf sie über, denn sie übernimmt damit nicht das Aufladen rc. unter eigener Verantwortlichkeit und Kontrole, sondern vermiethet nur an den Absender die erforderlichen Arbeitskräfte. Sie kann hieraus event. nach den Grundsätzen des Dienstmiethevertrages verantwortlich werden, nicht aber ex recepto aus dem Frachtvertrage.

Vgl. Ruckdeschel S. 211 u. 212 f., Wehrmann S. 118, Keyßner S. 485, Erk. des App.-Sen. zu Mannheim vom 28. April 1865, Busch Bd. 19 S. 203 und vom 16. Oktober 1868 eod. S. 209.

Ebensowenig fällt ihre Haftbefreiung aus Ziff. 3 des Art. 424 bezw. § 67 Nr. 4 Betr.-Regl. fort, wenn sie nach getroffener Vereinbarung aus irgend welchen Gründen freiwillig, aus Liberalität, Gefälligkeit das dem Absender bezw. Empfänger obliegende Ver- und Entladegeschäft übernimmt und von ihren Leuten ausführen oder helfen läßt. Denn sie thut dies ohne Verpflichtung und kann daher für die etwaige Mangelhaftigkeit der Leistung nicht verantwortlich werden.

Vgl. oben S. 226 insbesondere Erk. des R.-O.-H.-G. vom 8. März 1876, Entsch. Bd. 20 S. 238 und Erk. des Reichs-Ger. vom 18. November 1879, Entsch. Bd. 1 S. 15, 16.

Dagegen kann sie sich auf die fragliche Haftbefreiung nicht berufen, wenn ihr

Mangels einer gemäß Ziff. 3 getroffenen Vereinbarung die Ver- und Entladung obliegt, der Absender oder Empfänger aber freiwillig — ohne Verpflichtung — von seinen Leuten das Auf- und Abladen besorgen oder den Bahnbediensteten dabei Hülfe leisten läßt. Die Erfüllung ihrer Pflicht wird der Bahn dadurch zwar thatsächlich abgenommen oder erleichtert, der Umfang ihrer Verantwortung aber rechtlich nicht vermindert.

Erkannt vom I. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 9. Januar 1874, Entsch. Bd. 12 S. 196 (200), Erk. des App.-Ger. zu Ratibor vom 4. März 1868, Zeitschr. f. ges. H.-R. Bd. 13 und D. E.-Z. 1868 S. 477, Wehrmann S. 119, 120, Ruckdeschel S. 212 f., Keyßner S. 455 Nr. 10.

C. Liegen die beiden vorbezeichneten Voraussetzungen vor, so kann bedungen werden, daß für den Schaden nicht gehaftet, der aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr (Thöl III. S. 180 plaidirt für präcisere Fassung) entstanden ist. Es gilt hierbei im Wesentlichen das Ziff. 1 S. 226 Bemerkte. Die Vereinbarung mit dem Absender über das Auf- und Abladen begreift nicht implicite auch die Verabredung über die Nichthaftung. Letztere muß — wenngleich in beliebiger Form — besonders geschehen und ist auch im Eisenbahn-Betriebsreglement § 67 Nr. 4 speziell ausgesprochen. Auch hier darf nicht Befreiung von jeder Haftbarkeit überhaupt, sondern nur in dem speziell bezeichneten Umfange ausbedungen werden. Weitergehende Anträge wurden ausdrücklich abgelehnt. (Prot. S. 4701, 5005.)

Man bemühte sich in den Berathungen durch verschiedene Anträge die Grenze zwischen Auf- und Abladen einerseits — und Empfangnahme und Ablieferung durch die Bahn andererseits zu ziehen, weil man es für bedenklich hielt, den Beginn und das Ende der Haft ex recepto durch diese Befreiung ins Ungewisse zu stellen, erkannte jedoch, daß die Grenze generell nicht zu ziehen sei, es vielmehr auf die Prüfung des konkreten Falles ankomme, ob die Bahn das Gut erst nach erfolgter Aufladung zum Transport empfange und es schon damit, daß sie es dem Absender (Empfänger) zum Abladen zuweist, abliefert, oder ob dasselbe schon als früher empfangen und später abgeliefert anzusehen sei. Hiernach bestimmt sich, ob die Bahn den vor erfolgter Vollendung der Verladung und nach geschehener Zuweisung zum Abladen dem Gute zugestoßenen Schaden zu tragen hat oder nicht. Auf die Haftung für die aus dem Auf- und Abladen durch den Absender (Empfänger) entstandene Gefahr ist dieser Umstand jedoch ohne Bedeutung.

Vgl. Prot. S. 5002—5006, v. Hahn II. S. 533 § 6 und Anm. 9, Ruckdeschel S. 211 c, Wolff in Busch's Arch. Bd. 19 S. 486, Koch in d. Zeitschr. f. J.-R. X. S. 78.

Die Haftung ex recepto ist also keineswegs ganz aufgehoben (vgl. Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 17 S. 296 ff.), sondern nur in Betreff derjenigen Gefahren bezw. Schäden ausgeschlossen, welche aus dem Auf- und Abladen und der mangelhaften Verladung entstehen; wobei gemäß Alin. 2 der Bahn auch hier die gesetzliche Vermuthung zu Gute kommt, daß bis zum Nachweise des Gegentheils angenommen wird, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist (vgl. Anm. 231 S. 248). Damit hängt auch eine im § 50 Nr. 2 des Betr.-Regl. enthaltene Bestimmung zusammen, wonach bei Gütern, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Reglements, des Tarifs oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichts

oder der Menge des Guts in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn macht, sofern nicht die Verwiegung der Wagenladung oder der Güter, welche dieselbe bilden, erfolgt und die Stückzahl oder das Gewicht, letzteres durch den Wägestempel von der Abgangsstation auf dem Frachtbriefe bescheinigt ist. Denn ohne Verwiegung ꝛc. kann bei Selbstverladung die Eisenbahn das Gewicht oder die Menge des Gutes unmöglich feststellen und muß also durch diese reglementarische Bestimmung der Folgerung vorbeugen, daß sie durch Annahme des Frachtbriefes die darin enthaltene Gewichtsangabe anerkenne oder als Beweis gegen sich gelten lassen wolle.

Vgl. hierüber Bd. I. Anm. 20 S. 98 - 100 und die dort angef. Erkenntnisse; ferner: Keyßner S. 4·5 Nr. 11, Ruckdeschel S. 210 b., Puchelt II. S. 427, Wehrmann S. 120, Entsch. R.-O.-H.-G. vom 25. November 1874 Bd. 15 S. 376.

„Der Schaden braucht sich nicht als ein unabwendbarer darzustellen, es genügt, daß er mit der übernommenen Gefahr erkennbar in kausalem Zusammenhange steht (s. oben S. 227). Er umfaßt nicht allein die Beschädigungen und Nachtheile, welche bei und durch die Manipulation des eigentlichen Ein- und Ausladens der Güter — vor Beginn und nach Beendigung des Transports — entstehen, sondern auch die weiteren Unregelmäßigkeiten, welche während des Transports, also unterwegs aus der unzweckmäßigen Verladungsweise hervorgehen, z. B. Umfallen, Abstoßen von zerbrechlichen Gegenständen, gegenseitige Beschädigung von schlecht verladenen Fässern in Folge Hin- und Herrollens, ꝛc., schlechter Stauung der Güter in den Wagen, Ueberlastung der Axen, schlechten oder ungenügenden Verschließens der Thüren,

Vgl. Erk. des Hand.-Ger. Lübeck vom 6. März und 14. Oktober 1869, Busch Bd. 19 S. 387 und Wehrmann S. 117.

Schaden durch mangelnden Schutz gegen die Witterung, mangelnde Aufsicht (Diebstahl durch Dritte, Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 6 S. 175), fehlende oder unvollständige Bedeckung, Verstreuen, Vergießen, Beschädigung der Verpackung u. s. w. (s. oben S. 228). Auch ist die Eisenbahn nicht zu Sicherungsmaßregeln verpflichtet, wenn sich solche Schäden unterwegs ꝛc. zeigen (s. oben S. 229, dagegen jedoch v. Hahn II. S. 532).

Ist aber der Schaden nachweislich durch das Verschulden der Bahn oder ihrer Leute hervorgerufen oder konkurrirt letzteres mit der Mangelhaftigkeit der Verladung, so kann sich die Eisenbahn auf diesen Befreiungsgrund nicht berufen, sondern haftet ganz oder theilweise für den Schaden, z. B. bei Ueberweisung zu schwacher Wagen mit ungenügenden Axen und überhaupt in nicht ordnungsmäßigem Zustande, mangelhafter Ver- und Entladekrahne, Winden ꝛc. Dagegen wird bei äußerlich sofort erkennbaren Mängeln der Transportmittel, z. B. schlecht gereinigten Wagen ꝛc., zum Mindesten konkurrirendes Verschulden beider Theile anzunehmen sein.

Wehrmann S. 117, Ruckdeschel S. 210 a. und das dort angef. Erk. des App.-Ger. Frankfurt und des Ob.-Trib. in Busch's Arch. Bd. 18 S. 68 ff., Erk. des Handelsger. Lübeck vom 6. März und 14. Oktober 1869, Busch Bd. 19 S. 387, Wolff in Busch's Arch. Bd. 19 S. 486.

Die Selbstverladung — führt z. B. das R.-O.-H.-G. aus — enthebt die Bahn nicht schlechthin jeder Fürsorge für den Schutz des verladenen Gutes. Insbesondere haftet auch bei Selbstverladung die Bahn für Innehaltung des Normal-

profils, da die Prüfung, ob diese innegehalten, lediglich ihre Sache ist. Der Haftausschluß aus Selbstverladung schließt die allgemeine Haftung des Frachtführers ex recepto für nachweislich andere Beschädigung nicht aus.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 25. Mai 1875, Entsch. Bd. 17 S. 296, vgl. auch das Erk. vom 2. November 1877, D. Jur.-Zeitg. 1878 S. 185, D. E.-Z. 1878 S. 230.

Der im Betriebsreglement an entsprechender Stelle (§ 67 Nr. 4) beigefügte Zusatz, daß im Falle der Selbstverladung 2c. der Absender bezw. Empfänger für den Schaden haftet, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist, entspricht lediglich allgemeinen Rechtsregeln und ist daher selbstverständlich (vgl. Anm. 233 IV.).

Vgl. v. Hahn II. S. 533 Anm. 11. Ruckdeschel S. 212g., Wehrmann S. 118.

228) **[Es kann bedungen werden]:**

„4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage u. s. w. zu erleiden:

daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist."

Ziff. 4 gestattet — als vierte Ausnahme von der Regel des Art. 423 — den Eisenbahnen die vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht: „in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage u. s. w. zu erleiden."

Von dieser Befugniß ist in den Eisenbahn-Betriebsreglements (§ 67 Nr. 1) Gebrauch gemacht (vgl. Anm. 233 I.), d. h. der vom Gesetze gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl III. § 92 S. 183). Ueber die Frage, ob bezw. inwieweit durch § 67 Nr. 1 Betr.-Regl. hierbei die den Eisenbahnen durch Art. 424 Ziff. 4 gegebene Befugniß überschritten sei, s. unten Anm. 233.

Der gefährliche Umstand, die Transportgefahr, welche die Zulassung dieses Befreiungsvertrages begründen, liegt in der eigenthümlichen, natürlichen Beschaffenheit gewisser Güter.

A. Was den gesetzgeberischen Grund für diese Ausnahme anlangt, so ist zwar bereits durch Art. 395 die Haftung für Verlust und Beschädigung ausgeschlossen, wenn der Frachtführer beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung

„durch die natürliche Beschaffenheit des Guts, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl."

entstanden ist (s. Bd. I. Anm. 43 S. 253 f.).

Indeß erschien dieser Befreiungsgrund den Eisenbahnen gegenüber in Rücksicht darauf, daß sie zum Transport gesetzlich verpflichtet sind und nicht beliebig einen Transport zurückweisen dürfen, in Rücksicht ferner auf die besondere Gefährlichkeit des Eisenbahntransports und die Schwierigkeit des dem Frachtführer

gemäß Art. 395 obliegenden Nachweises bei solchen Gütern nicht weitgehend genug, welche

„vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage u. s. w. zu erleiden."

Güter dieser Art sind überhaupt zum Eisenbahntransport nicht recht geeignet. Die Eisenbahnen würden in Betreff ihrer von dem ihnen durch Art. 422 Ziff. 1 zustehenden Rückweisungsrecht Gebrauch machen können oder es würde doch in vielen Fällen zweifelhaft sein, ob sie hierzu nicht befugt seien. Hiernach liegt es im Interesse der Absender und des Verkehrs, die Eisenbahnen durch eine Erleichterung ihrer Haftpflicht von der Ausschließung des Transports solcher Gegenstände thunlichst abzuhalten. Hinsichtlich derartiger Güter wurde daher vorgeschlagen (Prot. S. 5018) und beschlossen, daß die Eisenbahnen wegen der Offenkundigkeit der Gefahr nicht zu beweisen haben, daß die eingetretenen Verluste und Beschädigungen wirklich eine Folge der besonderen Natur der betreffenden Güter seien, es soll ihnen diese Beweislast abgenommen und die Präsumtion des Alin. 2 zu ihren Gunsten aufgestellt werden. (Prot. S. 5018—5020.) Dagegen wurde ein Antrag, den Eisenbahnen (— gegen einen entsprechenden Frachtzuschlag —) die volle Haftung zu belassen, wenn die gefährliche Eigenschaft im Frachtbriefe besonders angegeben sei (Prot. S. 4787 II. ad 2), als ungeeignet abgelehnt (Prot. S. 5020 bis 5022).

B. Die einzige Voraussetzung dieses Befreiungsgrundes ist der Transport von Gütern, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung ausgesetzt sind. Die Tendenz der Bestimmung sowie der Vergleich mit der Fassung des Art. 395, namentlich die Bezeichnung der „natürlichen Beschaffenheit" als einer „eigenthümlichen" sowie die Beispiele: „Bruch, Rost, außergewöhnliche Leckage" lassen erkennen, daß die Haftbefreiung hier eine in gewissen Beziehungen weitergehende sein soll, wie in Art. 395, daß die hier und dort gemeinten Fälle nicht ganz zusammenfallen, vielmehr die Eisenbahn berechtigt sein soll, ihre Haftung auch in manchen derartigen Fällen abzulehnen, in welchen sie auf Grund des Art. 395 verhaftet sein würde.

Vgl. v Hahn II. S. 533 § 8, Puchelt II. S. 427 Nr. 7, Ruckdeschel S. 198, 199.

Immerhin ist die Grenze bei der unbestimmten ähnlichen Ausdrucksweise in beiden Artikeln und dem geringen Anhalt, den die Protokolle gewähren, schwer zu ziehen. Unzutreffend ist jedenfalls die Annahme Wehrmann's (S. 101), es sei durch Art. 424 Ziff. 4 an und für sich keine ausgedehntere Haftbefreiung statuirt, als bereits durch Art. 395 dem gewöhnlichen Frachtführer zugestanden sei, und der Schwerpunkt ruhe allein auf der Aenderung der Beweislast. Ebensowenig kann der Ansicht Thöl's (§ 92 S. 182 f.) beigetreten werden, daß lediglich die besondere Gefahr durch den Transport gemeint sei bezw. solche „Güter, welche so geeigenschaftet sind, der Art, der Natur sind, daß sie den Transport überhaupt oder auf einer Eisenbahn nicht so recht vertragen können", da in den Berathungen ausdrücklich konstatirt wurde, es genüge nicht, diejenigen Güter zu erwähnen, welche wegen ihrer eigenthümlichen Natur einer besonderen Gefahr auf dem Transporte unterworfen seien; die fragliche Bestimmung müsse vielmehr auch

auf diejenigen Güter Anwendung leiden, welchen an und für sich und ohne Rücksicht darauf, wo sie sich eben befänden, eine besondere Gefahr des Verlustes drohe, wie z. B. starke Säuren, durch welche nach und nach das Glas, in welchem sie aufbewahrt würden, aufgelöst und so dessen leichteres Zerbrechen vorbereitet werde u. dgl. (Prot. S. 5018, 5019). Treffender charakterisirt v. Hahn a. a. O. die Differenz: „Es sind, bemerkt er, diejenigen Fälle gemeint, in welchen Verlust oder Beschädigung nicht lediglich durch die natürliche Beschaffenheit des Guts oder durch dieselbe in Verbindung mit der unabwendbaren Einwirkung jedes Transports der verabredeten Art entstanden ist, sondern solche Verluste und Beschädigungen, deren nächste Ursache eine an sich vom Frachtführer zu vertretende Thatsache (eine Transporthandlung, ein nach Lage der Verhältnisse abwendbares äußeres Ereigniß) war, welche Thatsache aber nur wegen der eigenthümlichen Beschaffenheit des Guts einen beschädigenden Einfluß auf dasselbe ausüben konnte." Nicht diejenigen Güter sind darunter zu verstehen, welche in Folge ihrer natürlichen Beschaffenheit nach der gewöhnlichen Entwicklung der Dinge einen gewöhnlich zu gewärtigenden Verlust (gewöhnliche Leckage, Schwinden ꝛc.) erleiden (s. Bd. I. Anm. 43 S. 253—257), sondern Güter, welche in Folge ihrer eigenthümlich gearteten Natur durch Einflüsse, welche anderem Gute überhaupt nicht oder nur unerheblichen Schaden zufügen, der ganz besonderen außergewöhnlichen Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung ausgesetzt sind — für welche die gewöhnliche rüttelnde Transportbewegung, leichte Stöße, unerhebliche Beschädigungen der Verpackung oder Emballage, Einflüsse der Witterung während des Transports oder der Lagerung, die anderem Gute wenig oder gar nicht gefährlich sind, die besondere Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung mit sich führen. (Vgl. auch v. Hahn II. S. 545 § 1, Keyßner S. 486 Nr. 12.)

Das Gesetz führt beispielsweise einige derjenigen Schäden an, welche sich als Folge der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit gewisser Güter, ihrer „leichten Verletzbarkeit" (v. Hahn a. a. O.) oder „Empfindlichkeit" (Thöl a. a. O.) zu zeigen pflegen und deren Vertretung daher im Vertrags- bezw. Reglementswege von den Eisenbahnen ausgeschlossen werden kann. Es sind dies „Bruch, Rost, innerer Verderb, außergewöhnliche Leckage". Die Aufführung ist jedoch nur beispielsweise und nicht erschöpfend erfolgt, wie der Zusatz „u. s. w." erkennen läßt.

Festzuhalten ist also, daß einerseits die Vertretung der bezeichneten Folgen, wie Schaden durch Bruch, Rost ꝛc. nicht etwa bei allen Gütern, sondern nur bei solchen Gütern ausgeschlossen werden darf, welche ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit nach der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, einen derartigen Schaden zu leiden, und daß andererseits die Zahl dieser Schäden im Gesetze nicht erschöpfend aufgeführt ist. Ueber beide Fragen, sowohl, ob ein Gut jene eigenthümliche natürliche Beschaffenheit besitzt, als auch, ob der eingetretene Schaden eine Folge dieser Beschaffenheit ist, kann (ebenso wie im Falle der Ziff. 1, ob ein Wagen als bedeckt oder unbedeckt anzusehen ist) im Streitfalle nur der Richter entscheiden. Deshalb fehlen hier — im Gegensatze zu den Ziff. 1, 2 und 3 — die Zusätze „nach Vereinbarung mit dem Absender" bezw. „nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe". Nicht durch Vereinbarung, sondern durch richterliches Ermessen wird event. das Vorhandensein der dem Haftausschlusse zu Grunde liegenden Voraussetzung festgestellt. Würde man aus Art. 424 Ziff. 4 den Eisenbahnen die Befugniß zugestehen, im Vertrags- bezw. Reglementswege die Güter

speziell zu vereinbaren, welchen jene Beschaffenheit zukommt und zugleich die Schäden, für deren Eintritt in Folge derselben eine Haftung ausgeschlossen wird, so würden die Eisenbahnen kraft ihres faktischen Transportmonopols für eine beliebige Reihe von Gütern und Schäden sich der Haftpflicht entziehen können und dadurch ihre Transportpflicht illusorisch machen — was gegen die Tendenz des Gesetzes verstößt. Unzutreffend ist es daher einerseits, daß das Gut und die Gefahr im Reglement speziell bezeichnet sein müsse, um die Haftbefreiung zu begründen,

wie vom Amts- und Kreisgericht zu Kassel unterm 23. Februar und 8. April 1870 (D. E.-Z. 1870 S. 366) angenommen,

aber auch andererseits, daß lediglich die Bezeichnung im Reglement bezw. die Vereinbarung unter den Parteien über das Gut und den Schaden — ohne weitere richterliche Prüfung — genüge, um die Haftung auszuschließen,

wie vom Stadtger. Berlin unterm 15. April 1865 (D. E.-Z. 1865 S. 465 f.) und vom Stadtamt und Stadtger. Frankfurt a. M. unterm 23. Dezember 1865 und 21. März 1866 (Centr.-Org. III. S. 248), sowie v. Wolff in Busch's Arch. Bd. 19 S. 487 angenommen. S. dagegen: Prot 5019, 5020, C. F. Koch S. 432 Anm. 71, W. Koch S. 107 Anm. 10, Makower Anm. 7.

Daher kann den Bestimmungen des Betriebsreglements § 67 Nr. 1 a—e sämmtlich nur eine auf Erfahrungssätzen beruhende exemplifikatorische bezw. informatorische, nicht aber eine vertraglich bindende Bedeutung beigelegt werden (s. oben Text S. 216 und unten Anm. 233 I. S. 261). Es trifft somit nicht zu, wenn Thöl III. § 92 S. 183, 184 den Bestimmungen sub b, c und d vertragliche Gültigkeit, den unter a und e dagegen nicht einräumen will. Sie sind sämmtlich nicht vertraglich bindend, sondern können nur die Bedeutung informatorischer Erfahrungssätze, welche im Streitfalle für den Richter als Anhalt, nicht aber obligatorisch gelten sollen, in Anspruch nehmen (C. F. Koch S. 432 Anm. 71: „sie haben nur den Werth einer Parteibehauptung“), wenngleich allerdings anerkannt werden muß, daß die höchst ungeeignete Fassung die Annahme begünstigt, es seien vertraglich bindende Bestimmnugen beabsichtigt. Im letzteren Falle sind sie als solche sämmtlich ungültig.

C. Liegt die Voraussetzung des Vordersatzes vor, so kann bedungen werden, daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist (Thöl III. S. 183: „aus diesem gefährlichen Umstand, der natürlichen Empfindlichkeit des Gutes“). Ueber Art und Form dieser Vereinbarung s. oben S. 226. Nicht Befreiung von jeder Haftbarkeit, sondern nur von Schäden, welche sich als Folge dieser leichten Verletzbarkeit darstellen, nicht aber etwa auch von solchen, welche nicht durch diese Verletzbarkeit bedingt sind (Prot. S. 4701 Art. 400 und S. 5019). Auch hier greift zu Gunsten der Bahn die Vermuthung des Alin. 2 Platz. Der Schaden braucht nicht unabwendbar zu sein, es reicht aus, daß er mit der eigenthümlich natürlichen Beschaffenheit des Guts erkennbar in kausalem Zusammenhange steht. Auch ist es irrelevant, ob der Schaden vor oder nach dem Transporte oder während des Transportes, in den Wagen oder auf den Magazinen, während der Lagerung oder Bewegung entstanden ist. Die Eisenbahn ist weder vor noch nach dem Eintritt des bezüglichen Schadens zu besonderen Sicherheitsmaßregeln verpflichtet.

s. oben Anm. 225 S. 229 ferner: Erk. des R.-O.-H.-G. vom 18. März 1874, D. E.-Z. 1875 Nr. 1057 (Schutz einer Sendung Kartoffeln gegen Frost), Puchelt II. S. 428, Rückdeschel S. 199.

Dagegen kann sie sich auf den in Rede stehenden Befreiungsgrund nicht berufen, wenn der eingetretene Schaden nachweislich durch ihr oder ihrer Leute Verschulden bezw. konkurrirendes Verschulden entstanden ist (s. oben Anm. 225 S. 229).

Als erfahrungsgemäß aus der eigenthümlich natürlichen Beschaffenheit der Güter sich ergebende besondere Gefahren führt Ziffer 4 Art. 424 H.-G.-B. beispielsweise speziell an: die Gefahr des Bruches (vornehmlich bei ihrer Natur nach leicht zerbrechlichen Sachen), des Rostes (bei leicht rostenden Sachen, z. B. Metallen), des inneren Verderbes (bei leicht verderblichen Sachen, Flüssigkeiten und anderen Stoffen, die leicht in Gährung und Fäulniß übergehen oder durch Frost und Hitze leiden, s. hierüber Bd. I. Anm. 43 S. 255 f.), der außergewöhnlichen Leckage (s. Bd. I. Anm. 43 S. 257). Ihnen fügt das Betriebsreglement (§ 67 Nr. 4) noch zu: die Gefahr der Selbstentzündung (bei leicht entzündlichen, explodirbaren rc. Stoffen) und des Gewichtsverlustes (bei leicht vertrocknenden, verduftenden, schwindenden Sachen), wie die allgemeine Gefährlichkeit (überhaupt) bei an sich gefährlichen Substanzen (wie Schwefelsäure, Scheidewasser und anderen ätzenden Gegenständen).

Der Beweis aber, daß das betreffende Gut die eigenthümlich natürliche Beschaffenheit besitzt, daß es einer besonderen Gefahr irgend einer Art des Verlustes rc. ausgesetzt ist, wird durch diese Aufführungen des Gesetzes oder Reglements wie bereits bemerkt, im konkreten Falle nicht etwa erübrigt, liegt vielmehr, wenn dies im Streitfalle nicht notorisch oder dem Richter erfahrungsmäßig bekannt ist der Eisenbahn ob, und dieser hat — event. unter Zuziehung von Sachverständigen — darüber zu entscheiden.

Vgl. Erk. des App.-Ger. Frankfurt a. M. vom 19. Januar 1871, Busch Arch. Bd. [illegible] S. 427 und Erk. des Oesterr.-Oberst. Ger. vom 28. Januar 1875, Röll S. 334.

Erst wenn diese Vorfrage feststeht, dann spricht die Vermuthung aus Alin. [illegible] dafür, daß ein eingetretener Schaden wirklich in Folge der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden sei.

Die Praxis hat, wenn auch mehrfach schwankend, doch im Wesentlichen hieran festgehalten. Vgl. Bruch bei Eisengußwaaren:

Erk. des Stadtger. Berlin vom 15. April 1865, D. E.-Z. 1865 S. 465—467.

Rost bei einer Blechsendung:

Erk. des Ob.-Land.-Ger. Wien vom 15. Juli 1873, Röll S. 227.

Innerer Verderb:

bei Fetten:

Erk. des Stadtamtes und Stadtger. Frankfurt a. M., Busch Bd. 12 S. 399 und App.-Ger. daselbst Bd. 15 S. 96, 97, des Ob.-Land.-Ger. Wien vom 4. Januar 1876, [illegible] S. 415.

bei Hopfen:

Erk. des Hand.- und Ober-Ger. Lübeck vom 15. Oktober 1866 und 21. Januar [illegible] Busch Bd. 16 S. 274, Zeit. des Vern. Jur.-Ver. 1877.

bei Südfrüchten (durch Frost):

Erk. des Ob.-Land. Ger. Wien vom 24. April 1877, Röll S. 500.

Außergewöhnliche Leckage:

bei Sprit:

Erk. des Berner App.- und Kassat.-Hofes vom 2. November 1876, D. Jur.-Zeit. [illegible] S. 185.

bei Syrup:

Erk. des App.-Ger. Magdeburg vom 31. März 1868, Busch Bd. 18 S. 12, Hinschius, Zeitschr. f. Ges.-Geb. II. S. 684.

bei Oel:

Erk. des Stadtamts und Stadtger. Frankfurt a. M. vom 23. Dezember 1865 und 21. März 1866, Centr.-Org. III. S. 248, D. E.-Z. 1867 S. 199, 200.

Selbstentzündung:
bei Baumwollenabfällen:

Erk. des Oesterr.-Oberst. Ger. vom 28. Januar 1875, Röll S. 334.

229) **[Es kann bedungen werden:]**
„5) in Ansehung lebender Thiere:
daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Transport dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist."

Ziff. 5 gestattet — als fünfte Ausnahme von der Regel des Art. 423 — den Eisenbahnen die vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht: „in Ansehung lebender Thiere".

Von dieser Befugniß ist in den Eisenbahn-Betriebsreglements (§ 44 Alin. 2 Satz 1) Gebrauch gemacht (vgl. Anm. 234 S. 266), d. h. der vom Gesetze gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl III. § 94 S. 190). Ueber die Frage, ob bezw. inwieweit durch § 44 Alin. 2 Satz 1 Betr.-Regl. hierbei die den Eisenbahnen durch Art. 424 Ziff. 5 gegebene Befugniß überschritten sei, s. unten S. 246 und S. 267.

Der gefährliche Umstand, die Transportgefahr, welche die Zulassung dieses Befreiungsvertrages begründen, liegt in der eigenthümlichen, natürlichen Beschaffenheit der zu transportirenden Güter als lebender Thiere und insoweit wird Ziff. 5 mit Recht nur als eine besondere Anwendung, ein spezieller Fall der Ziff. 4 bezeichnet. Vgl. Thöl a. a. O. S. 190 Anm. 3, W. Koch S. 108.

A. Auf den gesetzgeberischen Grund für diese Ausnahme ist bereits in der Denkschrift vom 12. Dezember 1859 S. 11 hingewiesen. Es würde die Haftpflicht der Eisenbahnen die Grenzen der Möglichkeit überschreiten, wenn ihnen die Uebernahme derjenigen Gefahr für Thiere zugemuthet würde, welche mit der Natur derselben verbunden ist. Und ausführlicher motivirt dies v. Hahn II. S. 543 § 9: „Der Transport lebender Thiere hat dadurch eine besondere Eigenthümlichkeit, daß das transportirte Objekt durch die eigene Thätigkeit oder die Thätigkeit eines mittransportirten Objekts leicht beschädigt werden kann, daß die Beschädigung durch eigene Thätigkeit entweder überhaupt nicht oder doch nur durch solche Maßregeln abgewendet werden kann, welche dem sonstigen Wohlbefinden des Thiers nachtheilig sind und die Maßregeln zur Verhütung der Beschädigung durch andere Thiere so kostspielig sind, daß der Transport mancher Thiere die dadurch veranlaßte Erhöhung der Kosten nicht ertragen würde. Es erscheint daher nicht unbillig, wenn die Eisenbahnverwaltungen die Haftungen für denjenigen Schaden, welcher durch die eigene Thätigkeit der Thiere entsteht und, sofern vertragsmäßig der Transport mehrerer Thiere in einem Raume erfolgt, auch für den Schaden welcher durch die anderen Thiere hervorgebracht wird, ablehnt."

Von diesen Gesichtspunkten aus war in III. Lesung (Prot. S. 4787 II. ad 1 c.) die Zulässigkeit des Haftausschlusses für Schäden, welche durch die besondere Natur der Thiere entstanden sein können, vorgeschlagen. Indeß wurde dieser Vorschlag für nicht weit genug gehend erachtet und die jetzige Fassung angenommen, um anzudeuten, daß die Eisenbahnen nicht blos die Haftung für diejenigen Gefahren ablehnen dürfen, welche wegen der besonderen Natur dieses oder jenes Thiers mit dem Transport derselben verbunden sei, sondern, da das Aufladen, Transportiren und Abladen aller lebenden Thiere mehr oder weniger mit Gefahren für die letzteren verbunden sei, auch die Haftung für alle Schäden, die aus der besonderen Gefahr entstehen könnten, welche mit dem Transport von lebenden Thieren überhaupt verknüpft zu sein pflege (Prot. S. 5015—5017). Ein Antrag, das Wort „besonderen" vor „Gefahr" zu streichen, wurde — im Gegensatz zu Ziff. 1, 2, 4 und 6 — für Ziff. 5 ausdrücklich abgelehnt, weil sonst die betreffende Ziffer keinen anderen Sinn haben würde, als den, daß die Eisenbahnen alle und jede Haftung für die zum Transport übergebenen lebenden Thiere ablehnen könnten (Prot. S. 5109).

B. Die alleinige Voraussetzung für den vorliegenden Befreiungsgrund ist hiernach der Transport von lebenden Thieren. Während in Ziff. 4 die Güter, für deren Transport die Haftung beschränkt werden darf, nicht speziell aufgeführt, sondern nur nach ihrer Eigenschaft derartig beschrieben sind, daß es Güter sein müssen, die vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung ausgesetzt sind, mithin im konkreten Falle der Richter erst Entscheidung darüber zu treffen hat, ob das bezügliche Gut diese eigenartige Beschaffenheit besitzt, ist in Ziff. 5 eine einzelne Kategorie von Gütern durch das Gesetz selbst speziell bezeichnet, welcher diese Eigenschaft ohne Weiteres, ex lege zustehen soll, nämlich: den lebenden Thieren. Es genügt die begriffliche Feststellung, daß das Transportobjekt ein lebendes Thier ist, um die Haftbeschränkung darauf in Anwendung zu bringen. Mangels jeder Beschränkung sind lebende Thiere aller Art und ausnahmslos darunter zu verstehen, wenngleich es Thiere von so harter und zäher Konstitution und so geringer Empfindlichkeit giebt, daß in Betreff ihrer die Haftbeschränkung der Tendenz des Gesetzes vielleicht nicht ganz entspricht. Die Ausnahme beschränkt sich also nicht etwa allein auf Nutz- und Hausthiere bezw. auf solche, die im Handels- und Transportverkehre gewöhnlich vorkommen (§ 44 Alin. 3 Betr.-Regl.), sondern auf Thiere jeder Art und Gattung (wilde Thiere, Vögel, Fische, auch Insekten, z. B. Bienen rc.). Vgl. die Anwendung der Ziff. 5 des Art. 424 auf den Transport von

Hunden:

Erk. in Busch's Arch. Bd. 18 S. 433.

Ochsen:

Erk. des Oesterr.-Oberst. Ger. vom 16. März 1871, Röll S. 159, Epstein S. 176 und 16. November 1876, Röll S. 469, Epstein S. 409.

Kühen:

Erk. des Stadtger. Breslau vom 30. März 1873, D. E.-Z. 1873 S. 523 und des Bayr. Handelsger. Frankenthal vom 18. Februar 1867, Busch Bd. 13 S. 459.

Pferden:

Erk. des Oesterr.-Oberst. Ger. vom 14. November 1877, Röll S. 550, Epstein S. 462

Bienen:

Erk. des Ob.-Land.-Ger. Wien vom 22. Oktober 1873, Röll S. 236.

C. Liegt diese Voraussetzung — der Transport von lebenden Thieren — vor, so kann bedungen werden, daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dem Transport dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist. Ueber Art und Form dieser Vereinbarung, s. oben S. 226. Auch hier ist nicht Befreiung von jeder Haftbarkeit, sondern nur von Schäden gestattet, welche mit der eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit dieses Transportobjekts zusammenhängen (Prot. S. 5109). Wenn aber, um dieser Einschränkung Ausdruck zu geben, das Wort „besonderen" vor „Gefahr" beibehalten worden ist, so war dies ebensowenig erforderlich, als in Ziff. 1, 2, 3, 4 und 6. Denn auch ohne diesen Zusatz ist es klar, daß nur die Haftung für die durch die eigenthümliche Natur des Thiertransports bedingten Schäden ausgeschlossen werden darf. (Vgl. Thöl III. S. 190 Anm. 2, welcher die Beibehaltung als überflüssig bezeichnet.) Ist ein solcher Schaden eingetreten, welcher hierdurch hervorgerufen sein kann, so findet ebenfalls zu Gunsten der Eisenbahn die in Alin. 2 des Art. 424 aufgestellte Vermuthung Anwendung.

Wenn Thöl den Satz dahin interpretirt: daß wegen des Unfalls nicht gehaftet werde, welcher eine Gefahr dieses Thiertransports, d. h. des oder dieses Transportes dieses Thieres bezw. aus diesem Thiertransport als solchem entstanden ist — so kann diese Individualisirung nicht als zutreffend bezeichnet werden. Es soll, wie in den Verhandlungen ausdrücklich hervorgehoben (Prot. S. 5015) und auch durch Annahme des Prot. S. 5016 vorgeschlagenen Satzes dokumentirt worden ist, nicht blos derjenige Schaden abgelehnt werden dürfen, welcher mit der besonderen Natur gerade dieses oder jenes Thieres verbunden zu sein pflegt, sondern alle Schäden, welche mit der besonderen Gefahr des Transports lebender Thiere überhaupt verknüpft zu sein pflegen. (Vgl. v. Kräwel S. 605.) Es kommt also nicht darauf an, daß die besondere Natur gerade dieses transportirten Thieres oder dieser Thiergattung die Gefahr bezw. den Schaden bedingt und nahe gelegt habe (also z. B. bei Springthieren das Entspringen, bei Vögeln das Entfliegen 2c.), sondern daß ein Schaden vorliegt, der überhaupt mit dem Thiertransport, — gleichviel welcher Art — verbunden zu sein pflegt. Ein weiteres Eingehen auf die besondere Natur des Individuums oder der Gattung oder des einzelnen Transports ist nicht erforderlich. Die Worte „mit dem Transport dieser Thiere" bedeuten nicht etwa speziell dieser Thiere bezw. dieser Thiergattung oder dieses konkreten Thiertransports, sondern, wie ein Vergleich des von der Konferenz angenommenen Satzes (Prot. S. 5016) und der von der Redaktionskommission danach aufgestellten Fassung (Prot. S. 5121) lehrt, lediglich: „mit dem Transport lebender Thiere überhaupt". Die Worte „dieser Thiere" sind unverkennbar nur gewählt, um die Wiederholung der kurz vorher stehenden Worte „lebender Thiere" zu vermeiden, bedeuten aber dasselbe. Es genügt also, daß der eingetretene Schaden mit dem Transporte lebender Thiere überhaupt und generell also beim Auf-, Ver- und Abladen 2c. gewöhnlich verknüpft zu sein pflegt, um die Vermuthung des Alin. 2 zu Gunsten der Bahn zu begründen.

Vgl. Stubenrauch S. 548, Wächter I. S. 295 Anm. 15, Scheffer und Greß S. 455.

Ueber die Frage, ob ein derartiger Schaden vorliegt bezw. ob derselbe sich als eine Folge des Transports lebender Thiere darstellt, hat im konkreten Falle —

event. nach Anhörung Sachverständiger — der Richter zu entscheiden. (Keyßner S. 486 Nr. 13.) Die Parteien dürfen über die einzelnen Kategorien der auszuschließenden Gefahren bezw. Schäden aus den bereits bei Ziff. 4 S. 240 angegebenen Gründen nicht vorher Vereinbarung treffen. Daher wurde auch ein Antrag, den Eisenbahnen das Recht einzuräumen, die mit der Obhut der Thiere verbundene Haftung abzulehnen, verworfen, weil er, was Schäden anlangt, die nur durch spezielle Wartung der Thiere zu vermeiden seien, selbstverständlich sei, im Uebrigen aber zu weit gehen würde, da die Eisenbahn sich nicht jeder Sorge für Thiertransporte entschlagen dürfe (Prot. S. 5016, 5017).

Aus diesem Grunde können die im Betr.-Regl. § 44 Alin. 2 getroffenen Bestimmungen über Schadensfälle (Entspringen, Fallen, Stoßen, Ersticken, beim Einladen, Ausladen, während des Transports oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhofe) im Streitfalle höchstens als Erfahrungssätze, nicht als bindende Vertragsbestimmungen gelten und sind, wie Thöl S. 191 mit Recht annimmt, ungültig, wenn sie letzteren Charakter beanspruchen — worauf allerdings die Fassung hinzudeuten scheint (s. oben Ziff. 4 S. 241). Ungültig in dieser Unbestimmtheit und Allgemeinheit sind jedenfalls die Worte: „oder aus sonstigen Ursachen ꝛc.“ Vgl. auch v. Hahn II. S. 535 Anm. 15 und Puchelt II. S. 429 Nr. 8.

Im konkreten Schadensfalle hat mithin die Bahn zu beweisen, daß ein Transport lebender Thiere Gegenstand des Vertrages gewesen und daß der eingetretene Schaden — wenn dies dem Richter nicht bereits aus Erfahrung bekannt ist — (das Entsprungen-, Gestoßen-, Gefallen-, Ersticktsein ꝛc.) mit den besonderen Gefahren des Transports lebender Thiere überhaupt verbunden zu sein pflegt. Die bloße Bezugnahme auf Vereinbarung oder Reglement erübrigt diesen Beweis nicht. Hat der Richter diese Voraussetzungen als zutreffend anerkannt, so tritt nunmehr, wenn nicht der Beweis des Gegentheils erbracht wird, die Vermuthung ein, daß der eingetretene Schaden wirklich aus jenen Gefahren entstanden ist. Der Schaden braucht nicht unabwendbar zu sein, es genügt, daß er mit den besonderen Gefahren des Transports lebender Thiere in kausalem Zusammenhange steht. In diesem Falle ist es auch gleichgültig, ob er beim Auf- oder Abladen, beim Warten auf dem Bahnhofe oder in den Wagen während des Transports entstanden ist.

Prot. S. 5015, C. F. Koch S. 432 Anm. 73, v. Kräwel S. 605, Scheffer u. G… S. 455.

Die Eisenbahn ist zu besonderen Sicherungsmaßregeln nicht verpflichtet. Dagegen kann sie sich auf den fraglichen Befreiungsgrund bei eigenem oder konkurrirendem Verschulden nicht berufen.

Vgl. Wolff in Busch's Arch. Bd. 19 S. 487. Entkommen eines Hundes durch Nachlässigkeit des Bahnpersonals: Busch Bd. 18 S. 433 f., Beschädigung eines Thieres durch schlechten Verschluß der Wagenthüren: Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 10 S. 162, 73.

Im Uebrigen ist die Haftung der Eisenbahnen für Thiertransporte nicht nur durch Ziff. 5 beschränkt, sondern, da lebende Thiere nach dem Eisenbahn-Betriebsreglement (§ 40 Alin. 1) von dem Absender bezw. Empfänger selbst ein- und auszuladen, sowie zumeist (§ 40 Alin. 4) auch zu begleiten sind, so finden auch die nach Ziff. 3 und 6 des Art. 424 gestatteten Haftbeschränkungen § 67 Nr. 4 und 5 Betr.-Regl., s. Anm. 233 S. 264 u. 265 auf dieselben Anwendung.

Vgl. Wehrmann S. 122, Keyßner S. 486 Nr. 13, Puchelt II. S. 428 Nr. … v. Hahn II. S. 535 Anm. 15.

Nach der Eigenart lebender Thiere werden die meisten Schadensfälle erfahrungsgemäß im Fallen, Gestoßenwerden, Ersticken, Entspringen, Entfliegen bestehen. Indeß kommt alles auf den konkreten Fall an. Jedenfalls ist es unzutreffend, aus den Worten „für dieselben" zu folgern, daß Entspringen, Entfliegen, Entkommen &c. nicht hierher gehören, weil dies Schäden seien, die den Eigenthümer, nicht das Thier träfen. (Vgl. C. F. Koch S. 432 Anm. 72.) Wenn auch ein Antrag, die Worte „für dieselben" zu streichen, um jenen Zweifel auszuschließen, abgelehnt wurde (Prot. S. 5109), so folgt daraus keineswegs, daß das Gegentheil für richtig erklärt worden, sondern nur, daß der Zweifel für unbegründet gehalten worden ist. Die Worte „für dieselben" bedeuten, wie Thöl III. S. 189 Anm. 1 zutreffend bemerkt, nur „in Betreff derselben" und sind im Gegensatz zu einer Gefahr gedacht, in welche das Thier andere Güter bringen kann, (nicht auch andere Thiere, denn gerade das sich gegenseitig Beschädigen gehört zur Eigenart der Thiere und läßt sich nicht vermeiden, v. Hahn II. S. 534). Das Thier kommt nur als Transportgut in Betracht. Der Schaden ist also bei Entspringen, Entkommen &c. ganz besonders vorhanden, weil dann das ganze Gut in Verlust geräth.

230) [**Es kann bedungen werden:**]
„6. in Ansehung begleiteter Güter:
daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird."

Ziff. 6 gestattet — als sechste Ausnahme von der Regel des Art. 423 — den Eisenbahnen die vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht „in Ansehung begleiteter Güter".

Von dieser Befugniß ist in den Eisenbahn-Betriebsreglements (§ 67 Nr. 5 und speziell für Thiere: § 44 Alin. 2 Satz 2 u. 3, vgl. auch § 40 Alin. 4, § 34 Alin. 3) Gebrauch gemacht (vgl. Anm. 233 Nr. 5 S. 265 und Anm. 235 S. 268), d. h. der vom Gesetze gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl III. § 95 S. 193). Ueber die Frage, ob bezw. inwieweit durch § 44 Alin. 2 Satz 3 hierbei die den Eisenbahnen durch Art. 424 Ziff. 6 gegebene Befugniß überschritten sei, s. unten S. 250 und S. 267.

Das gefährliche Moment, welches die Zulassung dieses Befreiungsvertrages begründet, liegt darin, daß in dem Maße, in welchem — nach dem rationellen Zwecke der Begleitung — der Absender durch die Begleitung selbst die Obhut über das Gut übernimmt und damit auf die Thätigkeit der Eisenbahn zum Schutze gegen diejenigen Schäden, deren Verhütung durch die Begleitung bezweckt wird, gewissermaßen verzichtet, die Eisenbahn befugt erscheint, eine entsprechende Verminderung der eigenen Obhut eintreten zu lassen.

Vgl. Thöl a. a. O. S. 192, v. Hahn II. S. 535 Prot. S. 5017.

A. Die alleinige Voraussetzung für diesen Befreiungsgrund ist der Transport „begleiteter Güter". Unter begleiteten Gütern sind Mangels jeder Beschränkung alle diejenigen Güter zu verstehen, welche vom Absender oder einer von ihm beauftragten Person begleitet werden (Prot. S. 5110, C. F. Koch S. 432

Anm. 74, W. Koch S. 109, Puchelt S. 429). Es ist irrelevant, ob die Begleitung mit oder ohne Vereinbarung mit der Eisenbahn erfolgt. Die Thatsache der Begleitung genügt. Dies folgt e contrario aus Ziff. 1, 2 u. 3, welche eine Vereinbarung voraussetzen, und hinwiederum aus Ziff. 4 u. 5, wo dies wie bei Ziff. 6 nicht der Fall ist. Es liegt kein Grund für die gegentheilige, von Thöl III. S. 192 und v. Hahn II. S. 535 § 11 vertretene Annahme vor. Der Wortlaut giebt zu dieser Einschränkung keinen Anlaß. In den Protokollen (S. 5017, 5110) ist von einer vorgängigen Vereinbarung bezw. Verabredung über die Begleitung nicht die Rede. Der Umstand, daß die Haftbeschränkung über begleitete Güter auszubedingen ist, involvirt durchaus nicht, daß auch die Begleitung selbst vereinbart sein müsse. Denn die Haftbeschränkung kann generell (im Reglement) ausbedungen werden für alle Güter, welche begleitet sind, die Eigenschaft begleiteter Güter thatsächlich haben, bei welchen die Voraussetzung der Begleitung faktisch vorliegt. Letztere ist quaestio facti (ebenso wie bei Ziff. 5 die Voraussetzung, daß Transportobjekt ein Thier und zwar ein lebendes Thier ist). Die Begleitung kann ausdrücklich vereinbart sein, aber sie muß nicht. Die ratio legis trifft auch da zu, wo sie nicht vereinbart ist. Denn auch bei nur thatsächlich erfolgender Begleitung werden die Organe der Eisenbahn ihre eigene Thätigkeit mit Recht einschränken, da füglich zwiefache Obhut überflüssig und unzweckmäßig erscheint. Das Eisenb.-Betr.-Regl. (§ 38) spricht daher sowohl von einer eisenbahnseitig vorgeschriebenen, wie auch von einer vom Versender freiwillig übernommenen Begleitung. Die etwaige Verabredung kann in beliebiger Form erfolgen, mündlich, schriftlich, durch besondere Uebereinkunft oder im Wege des Tarifs und Reglements.

Eine andere Frage ist es, ob die Eisenbahnen beliebig die Begleitung verlangen bezw. sich durch Vertrag oder Reglement bei beliebig gewählten Gütern ausbedingen dürfen. Diese Frage ist zu verneinen (A. M. Thöl III. S. 192 und anscheinend auch v. Hahn II. S. 535). Würde die Eisenbahn beliebig ein derartiges Verlangen stellen bezw. den Transport zurückweisen können, wenn der Absender auf die Bedingung der Begleitung nicht eingehen will, so würde sie hierdurch in vielen Fällen ihre gesetzliche Transportpflicht illusorisch zu machen in der Lage sein. Will also der Absender nicht freiwillig die Begleitung übernehmen, so kann er dazu nur bei solchen Gütern im Reglementswege ꝛc. genöthigt werden, bei welchen die Begleitung im Interesse des zu versendenden Gutes wie auch anderer Güter nothwendig ist. Hierüber hat aber im Streitfalle der Richter zu entscheiden (vgl. Art. 422 Anm. 197 S. 167 und Puchelt II. S. 429). Unterläßt aber die Eisenbahn in denjenigen Fällen, wo Begleitung erfahrungsmäßig nöthig oder im Reglement vorgesehen ist, die bezügliche Aufforderung dazu an den Absender (z. B. im Falle des § 40 Alin. 4 Betr.-Regl.), so kann sie sich auf die Befreiung von der Haftpflicht aus Art. 424 Ziff. 6 H.-G.-B. und §§ 44, 67 Nr. 5 Betr.-Regl. nicht berufen.

Vgl. Erk. des Ob.-Land.-Ger. Wien vom 21. Juni 1876, Burian u. Johanny, Jur. Bl. VI. S. 22 f., bestät. vom Oesterr.-Oberst. Ger. unterm 16. November 1876, Epstein S. 409, Röll S. 469 und das Erk. des Stadtger. Breslau vom 30. März 1873, D. E.-Z. 1873 S. 523.

Daher ist die Bestimmung des § 40 Alin. 4 Satz 1 des Eisenb.-Betr.-Regl., wonach bei der Beförderung lebender Thiere die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt ist, dann nicht gültig, wenn damit gemeint sein soll, daß sie anderen-

falls den Transport zurückweisen oder die Haftpflicht ablehnen oder beschränken darf. Denn es lassen sich Thiergattungen denken, bei welchen die Begleitung nicht nothwendig und zwecklos erscheint. Mithin greift auch hierüber im Streitfalle lediglich richterliches Ermessen Platz (vgl. auch § 34 Alin. 3, § 38 Alin. 1).

B. Ist die gedachte Voraussetzung — der Transport begleiteter Güter — gegeben, so kann bedungen werden, daß für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird. Ueber Art und Form dieser Vereinbarung s. Ziff. 1 S. 226. Die Verabredung, daß die Güter zu begleiten sind, oder die Thatsache der Begleitung involvirt an sich nicht implicite die Vereinbarung der Nichthaftung, letztere muß vielmehr — wenngleich in beliebiger Form, also unter Umständen auch stillschweigend (v. Hahn II. S. 535) — besonders stipulirt sein und ist auch im Eisenb.-Betr.-Regl. § 67 Nr. 5 speziell ausgesprochen.

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 9. Januar 1874, Entsch. Bd. 12 S. 205.

Nicht Liberirung von jeglicher Haftung darf vereinbart werden, sondern nur von der Haftung desjenigen Schadens, dessen Eintritt durch die Begleitung abgewendet werden soll. Auf die Bemerkung eines Konferenzmitgliedes, daß diese Bestimmung eine unrichtige Anwendung ermöglichen würde, indem z. B. die Bahnverwaltungen eine Aufzählung der Gefahren, welche nach ihrer Intention durch die Begleitung abgewendet werden sollten, in das Reglement aufnehmen, und diese willkürlich ausdehnen könnten, wurde entgegnet: „Es verstehe sich von selbst und brauche nicht ausdrücklich ausgesprochen zu werden, daß auf Grund dieser Bestimmung nur eine Befreiung von solchen Gefahren bedungen werden dürfe, welche vernünftigerweise durch die Begleitung vermieden werden könnten, und daß der Richter bei Entscheidung etwaiger Streitigkeiten davon auszugehen habe, eine Gefahr, welche durch die Begleitung nicht hätte abgewendet werden können, habe auch nicht dadurch abgewendet werden sollen" (Prot. S. 5017, v. Hahn II. S. 536, C. F. Koch S. 433 Anm. 74.) Es ist also nicht etwa die Haftung ex recepto ganz aufgehoben, sondern nur in Betreff derjenigen Schäden ausgeschlossen, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird. Es brauchen aber nicht Schäden bezw. Gefahren besonderer Art zu sein, deshalb wurde das Wort „besonderen" vor „Gefahr" gestrichen (Prot. S. 5019, 5021).

An sich ist es nicht unstatthaft, daß in jener Vereinbarung einzelne Schäden bezeichnet sind, deren Abwendung durch die Begleitung bewirkt werden soll. Aber diese Bezeichnung ist nicht bindender Natur, sie hat nur den Charakter einer Parteibehauptung und unterliegt im Streitfalle der richterlichen Kognition. Stellt sich heraus, daß der bezeichnete Schaden nicht ein derartiger ist, daß die Begleitung denselben vernünftigerweise zu verhindern vermag (z. B. es wäre vereinbart, die Begleitung solle den Schaden aus dem Zusammenstoße zweier Züge verhindern) so ist die Ausschließung der Haftung für den bezeichneten Schaden ungültig. Die Eisenbahn darf zwar — zu Gunsten des Publikums — die Ablehnung der Haftpflicht auf einige wenige (in concreto für zulässig erachtete) Schadensfälle beschränken, aber nicht beliebig und willkürlich ausdehnen. Fehlt jede Beschränkung, so ist, wie Thöl a. a. O. zutreffend bemerkt, da jede Beschränkung im Zweck willkürlich ist, anzunehmen, daß der Zweck sei, die Begleitung solle jegliche Ursache des Unfalls abwenden, welche sie irgend abwenden kann. Aber selbst wenn der Zweck der Begleitung ohne jegliche Einschränkung vereinbart ist, so bleiben

doch zahlreiche Umstände übrig, welche selber nicht und deren Wirkung nicht durch einen oder auch mehrere Begleiter abgewandt werden können und welche daher die Vereinbarung auch nicht mitbegreifen will und kann.

Auch hier kommt der Eisenbahn in Abänderung der gewöhnlichen Beweislast die gesetzliche Vermuthung zu Gute, daß wenn der eingetretene Schaden seiner Beschaffenheit nach derartig ist, daß er aus jener nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, bis zum Beweise des Gegentheils angenommen wird, er sei aus derselben wirklich entstanden (vgl. über diese gesetzliche Vermuthung Art. 424 Alin. 2 unten Anm. 231 S. 251). Es ist nicht nothwendig, daß der Schaden sich als ein unabwendbarer darstellt, sondern es genügt, daß der eingetretene Schaden mit den durch die Begleitung abzuwendenden Gefahren in erkennbarem Zusammenhange, im Kausalnexus steht, wenngleich es vielleicht der Eisenbahn möglich gewesen wäre, durch anderweite Schutzmittel den Schaden abzuwenden (s. oben S. 227). Die Eisenbahn ist zur Stellung und Anwendung anderer besonderer Sicherungsmaßregeln, welche die Begleitung zu ersetzen vermögen, nicht verpflichtet (s. S. 229). Jedoch ist selbstverständliche Voraussetzung, daß ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute nicht vorliegen darf, denn dieses hebt die Haftbeschränkung wieder auf (s. S. 229).

Welcher Art diese Schäden sind, läßt sich nach Obigem (S. 249) allgemein nicht bestimmen. Etwaige spezielle Angaben und Aufzählungen über die auszuschließenden Schäden können immer nur den Charakter von Parteibehauptungen oder von Erfahrungssätzen beanspruchen und bedürfen in concreto richterlicher Prüfung und Feststellung (s. Puchelt II. S. 429). Unter dieser Voraussetzung ist anzunehmen, daß in der Regel durch die Begleitung Schutz gegen Diebstahl, sodann je nach der Art der Güter auch gegen Witterungseinflüsse bezweckt wird, dergestalt, daß es dem Begleiter obliegt, bei Hitze, Kälte oder Näße für die entsprechenden Schutzmaßregeln der davon afficirten Güter in geeigneter Weise zu sorgen (Anfeuchten, Sprengen, Umstechen des Getreides — Umfüllen der Fässer — Bedecken ꝛc.), ferner bei lebenden Thieren für Obhut, Pflege, Wartung, Fütterung, Tränkung ꝛc. (vgl. Prot. S. 5016, Wehrmann S. 123, W. Koch S. 709), sodann für das Befestigen im Wagen gegen Herausfallen, Entspringen, Entfliegen,

Erk. des Oesterr.-Oberst. Ger. vom 14. November 1877, Epstein S. 462, Röll S. [illegible]

für ausreichenden Verschluß, sowie für Lüften des Wagens gegen Ersticken.

Erk. des Oesterr.-Oberst. Ger. vom 16. März 1871, Epstein S. 178, Röll S. 159.

Zu weit aber geht und wird mit Recht von Thöl (§ 95 S. 193 f.) für ungiltig erachtet § 44 Alin. 2 Satz 3 des Eisenbahn-Betriebsreglements, wonach zu den Gefahren, deren Abwendung bei Thiertransporten durch die Begleitung bezweckt wird, ganz apodiktisch: „alle Gefahren zu rechnen sind, welche nicht aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transport benutzten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transports abgewendet werden können“. Denn mit diesem negativen Satze beseitigt das Reglement — positiv gefaßt — bis auf die eine Ausnahme des aus eisenbahnseitig zu vertretender Beschädigung des Fahrzeuges herbeigeführten Schadens ganz allgemein jede Haftpflicht für begleitete Thiere, gleichviel welche Ursache des Unfalls überhaupt vorliegt und ob derselbe durch die Begleitung abzuwenden war (Thöl S. 194 und Anm. 4). Diese Bestimmung verstößt somit gegen Art. 424

Ziff. 6 und kann nicht verhindern, daß bei jedem eingetretenen Schaden der Richter in concreto prüft, ob es ein solcher ist, daß dessen Abwendung durch die Begleitung bezweckt werden sollte und konnte (vgl. auch v. Hahn II. S. 536 Anm. 18).

231) **„Ist eine der in diesem Artikel zugelassenen Bestimmungen bedungen, so gilt zugleich als bedungen: daß bis zum Nachweis des Gegentheils vermuthet werden soll, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.“**

Wie bereits in Anm. 224 S. 221 angedeutet, sind nicht nur durch Alin. 1 (Ziff. 1—6) des Art. 424 sechs Fälle hervorgehoben, in welchen die Eisenbahnen — als Ausnahme von der Regel des Art. 423 — sich eine Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht des Frachtführers (Art. 395) ausbedingen können, sondern es ist zugleich durch Alin. 2 des Art. 424 zu Gunsten der Eisenbahnen eine Aenderung der gewöhnlichen Beweislast in Betreff dieser Fälle vorgesehen. Für die bezüglichen Vorschläge (Prot. S. 4787, 4788 ad 2—5 Abs. 2) wurde in den Berathungen (Prot. S. 4796) geltend gemacht, daß jene Bestimmungen über die ausnahmsweise Befugniß der Eisenbahnen zur vertragsmäßigen Beschränkung ihrer Haftpflicht illusorisch sein würde (vgl. auch die Denkschrift vom 12. Dezember 1859 S. 14) wenn mau ihnen auf Grund eines solchen Vertrages nur dann die Freiheit von einem eingetretenen Verluste ꝛc. zugestehen wollte, wenn sie den Beweis erbrächten, daß derselbe durch die besondere Transportart veranlaßt sei. Um aber dem abzuhelfen, empfehle es sich, die Präsumtion aufzustellen, daß die eingetretenen Verluste und Beschädigungen, welche in Folge der besonderen Transportart entstanden sein könnten, auch in Folge derselben wirklich entstanden seien, somit dem Absender und bezw. Empfänger den Beweis zu überlassen, daß der Schaden in einer anderen Ursache seinen Grund habe. (Vgl. über die legislatorische Begründung näher: Eger, internat. Eisenbahnfrachtrecht S. 120 ff.)

Die betreffenden Vorschläge wurden hierauf für sämmtliche 6 Fälle einzeln in der Fassung:

„Es wird vermuthet, daß . . . .“

angenommen (Prot. S. 4795—5022), später aber auf Antrag der Redaktionskommission (Prot. 5121, 5122), wie dies bereits früher angeregt worden war (Prot. S. 4788 N. B.), in einen Satz als Alin. 2 des Art. 422 zusammengefaßt und überdies noch dahin abgeändert, daß die bezügliche Vermuthung als bedungen gilt, wenn eine der im Art. 424 zugelassenen Bestimmungen bedungen ist.

Alinea 2 enthält somit in Betreff einer solchen Verabredung zwei verschiedene Bestimmungen. Erstens stellt es zu Gunsten der Eisenbahnen in Modifikation ihrer Beweislast die vorbezeichnete Vermuthung auf und zweitens verleiht es den unter Ziff. 1—6 des Alin. 1 zugelassenen Vereinbarungen den Effekt, daß lediglich die Thatsache einer jeden solchen Vereinbarung implicite zugleich die Annahme der Verabredung jener Vermuthung in sich schließen soll. Thatsächliche Voraussetzung der aufgestellten Vermuthung ist das Vorhandensein einer der den Ziff. 1—6 entsprechenden Vereinbarungen. Ist eine solche bedungen, so gilt die

fragliche Vermuthung zugleich als mitbedungen. Letztere beruht auf den ersteren und ist ohne dieselben nicht denkbar. Sie kann auch ausdrücklich — als Folge jener Vereinbarungen — verabredet werden, denn was das Gesetz stillschweigend annimmt, kann auch ausdrücklich vertragsmäßig festgesetzt werden. Aber nothwendig ist es nicht, eben weil es bereits gesetzlich ist. Die Vermuthung „gilt zugleich als bedungen“, d. h. wenn eine der in Alin. 1 erwähnten Verabredungen getroffen ist, wird diese Vermuthung als zugleich mit verabredet angenommen (v. Hahn II. S. 537) oder — wie dies Thöl III. § 84 S. 167 treffend ausdrückt —: „Wenn ein gültiger Befreiungsvertrag von einer Eisenbahn abgeschlossen ist, so tritt eine gesetzliche Vermuthung ein, nämlich die Vermuthung der Vereinbarung einer Vermuthung.“ Festzuhalten ist hierbei, daß es sich um eine gesetzliche Vermuthung, nicht um eine Fiktion handelt. Denn wäre letzteres der Fall, dann würde ein Gegenbeweis und auch eine anderweite, die Vermuthung ausschließende Vereinbarung nicht zulässig sein.

Das Eisenbahn-Betriebsreglement (§ 67 Nr. 6) hat diese als vereinbart schon nach dem Gesetze zu vermuthende Präsumtion (und daher überflüssigerweise) ausdrücklich noch zu einer vereinbarten gemacht (s. Anm. 233 Nr. 6 S. 265) — ausgenommen in Betreff der lebenden Thiere (§ 44, s. Anm. 234), bei welchen also, ohne jede Verschiedenheit in der Rechtswirkung, die Vermuthung nur gesetzlich als vereinbart gilt, nicht noch außerdem wirklich vereinbart ist (Thöl a. a. O. Anm. 3).

Was nun den Inhalt dieser gesetzlichen Vermuthung anlangt, so geht dieselbe nach dem Wortlaute des Gesetzes dahin:

> daß — bis zum Nachweise des Gegentheils — vermuthet werden soll, daß ein eingetretener Schaden (sc. Unfall: Verlust oder Beschädigung), wenn er aus der nicht übernommenen Gefahr (sc. dem gefährlichen Umstande: Ziff. 1—6 Art. 424) entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

Es soll vermuthet werden, daß der eingetretene Schaden, wenn er aus jener Gefahr möglich war, auch wirklich daraus hervorgegangen ist, der Möglichkeit soll die Wirklichkeit substituirt werden oder — vgl. Thöl S. 168 — es wird vermuthet, daß der gefährliche Umstand, wenn möglich, die Ursache des Unfalls ist, es wird der Kausalzusammenhang zwischen dem gefährlichen Umstande und dem eingetretenen Schaden vermuthet.

Indeß ist hierbei die wichtige Streitfrage entstanden, ob es für die Annahme der Vermuthung genügt, daß die Möglichkeit des eingetretenen Schadens aus der nicht übernommenen Gefahr überhaupt und losgelöst von den Umständen des besonderen Falls gleichviel an welchem Orte, zu welcher Zeit und unter welchen Umständen ꝛc. denkbar, oder ob es erforderlich ist, daß die Möglichkeit nach Maßgabe der Umstände und Besonderheiten des konkreten Falles begründet sein muß, mit anderen Worten, ob sich die Möglichkeit des entstandenen Schadens in abstracto oder in concreto darzustellen hat (vgl. Wolff in Busch's Archiv Bd. 19 S. 488). Nach der einen Ansicht reicht überhaupt die Möglichkeit aus, daß der im Einzelfalle eingetretene Schaden seiner allgemeinen Natur nach unter irgend welchen Umständen für das Gut aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, nach der anderen Ansicht ist es nothwendig, daß er nach den Besonderheiten

des Falles nach seiner konkreten Art und Ausdehnung daraus möglich war. Der Ansicht, daß die Möglichkeit in concreto erforderlich ist, sind:

Goldschmidt, Zeitschr. f. H.-R. Bd. 10 S. 161, 162, Keyßner S. 483 Nr. 2, C. F. Koch S. 433 Anm. 75, Erk. Z. f. H.-R. Bd. 10 S. 74 u. 75 und D. E.-Z. 1864 Nr. 23 S. 257, 258, Motive z. Entw. eines Reichs-Eisenb.-Ges. S. 83, Wolff a. a. O.

und diese Annahme wird unterstützt durch einen Passus der Protokolle (S. 4799), wonach es auf die Umstände des konkreten Falles und nicht darauf ankomme, was zu irgend einer Zeit und an irgend einem Orte möglich sei.

Der Ansicht, daß die Möglichkeit in abstracto genüge, sind:

W. Koch, Zeitschr. f. H.-R. Bd. 10 S. 75 Anm. 1 und Eisenb.-Transp.-R. S. 101—103 u. Anm. 1, Scheffer u. Groß S. 455, Honigmann, D. E.-Z. 1864 S. 258.

welcher letztere geltend macht, daß sich regelmäßig der Prozeß der Schadensentstehung der Beobachtung entziehe und daher der — von der Eisenbahn zur Begründung der Vermuthung erforderte — Beweis, daß ein Schaden aus einer der qu. Gefahren entstanden ist, kaum in stringenterer Weise geführt werden könne, als durch den Nachweis, daß ein solcher Schaden nach den physikalischen oder sonstigen Naturgesetzen entstehen konnte. Anderenfalls würde der Eisenbahn die Präsumtion gar nichts nützen und sie zur Tragung eines quantitativ nicht absolut festzustellenden Schadens aus einer nicht übernommenen Gefahr verbunden sein, wiewohl erwiesen wäre, daß ein solcher Schaden aus jener Gefahr entstehen könnte.

Auch das R.-O.-H.-G. neigt sich der letzteren Auffassung zu, indem es darauf hinweist, daß es mit dem gesetzgeberischen Gedanken im Widerspruche stehen würde, die Eisenbahnen durch die gegentheilige Annahme mit demjenigen Beweise zu belasten, von dem befreit zu sein für sie gerade der wesentlichste Zweck der getroffenen Bestimmung war, und daß auch die Betrachtung, der Art. 424 sei als Ausnahme von der Regel des Art. 423 nicht ausdehnend zu erklären, nicht berechtigen könne, in denselben eine Beschränkung hineinzutragen, die das darin sanktionirte Prinzip zerstören würde (Entsch. Bd. 6 S. 179). Es würde daher nicht gerechtfertigt sein, in Fällen der fraglichen Art die Eisenbahn mit dem Beweise zu belasten, daß der Schaden nach den Umständen des konkreten Falles aus der nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte (Entsch. Bd. 19 S. 134).

In diesem Sinne wurde ohne jeden konkreten Nachweis gerichtsseitig der gesetzlichen Vermuthung Raum gegeben: bei Diebstahl aus unbedeckten Wagen:

Erk. vom 25. Mai 1872, Entsch. Bd. 6 S. 175 und vom 18. Dezember 1875 Bd. 19 S. 133.

bei innerem Verderb einer Hopfensendung:

Erk. vom 5. Dezember 1873, Entsch. Bd. 12 S. 23.

bei Entzündung von Baumwolle in unbedeckten Wagen:

Erk. vom 2. November 1874, Entsch. Bd. 15 S. 83.

dagegen die Vermuthung abgelehnt bei Zertrümmerung einer das Normalprofil überragenden Sendung trotz vereinbarter Selbstverladung:

Erk. vom 25. Mai 1875, Entsch. Bd. 17 S. 296.

Einen vermittelnden Standpunkt in dieser Frage nehmen Thöl und v. Hahn ein. Ersterer bemerkt a. a. O. S. 168: „Die Vermuthung überhebt des ohne dieselbe der Eisenbahn obliegenden Beweises der wirklichen Ursache des Unfalls. Daß die Ursache der gefährliche Umstand möglicherweise sein konnte, braucht

nicht bewiesen zu werden, damit die Vermuthung eintrete; sie tritt ohne Weiteres ein, wenn, was zu beurtheilen Sache des Richters ist, die Möglichkeit überhaupt denkbar ist. Dies genügt für die Befreiung der Eisenbahn von der Verpflichtung, irgend etwas in Betreff der Ursache zu behaupten und zu beweisen oder auch nur zu behaupten.“ v. Hahn (II. S. 537) weist zwar den Beweis der Möglichkeit, daß der eingetretene Schade aus der nicht übernommenen Gefahr entstanden sein könne, d. h. daß die fragliche besondere Art des Transports, die Beschaffenheit des Guts 2c. denselben verursacht oder Gelegenheit zu dessen Eintritt gegeben haben könne, der Eisenbahn zu, bemerkt aber zugleich, daß in vielen Fällen ein Beweis nicht erforderlich sein, sondern die Möglichkeit auch dem Auge des Nichtsachverständigen offen vorliegen wird, z. B. daß das in offenen Wagen transportirte Gut durchnäßt werden kann, und daß hiergegen jedenfalls alle besonderen Umstände (welche in concreto diese Möglichkeit bezw. die darauf gegründete Vermuthung ausschließen) in den Gegenbeweis des Absenders gehören.

In der That liegt, wie so oft, das Richtige in der Mitte. Weder genügt in allen Fällen der bloße Nachweis der Möglichkeit in abstracto, noch ist stets der Nachweis derselben in concreto erforderlich. Die Vermuthung greift nicht überall dann schon Platz, wenn — losgelöst von den Umständen des konkreten Falles — die Möglichkeit, daß der Schaden aus der qu. Gefahr entstanden sein könne, in abstracto denkbar ist, es würde also unzutreffend sein, jede Durchnässung des Gutes unbedingt und stets als Folge des Transports in unbedeckten Wagen zu vermuthen; ebensowenig ist aber die Vermuthung überall ausgeschlossen, wo nicht die konkreten Umstände mit apodiktischer Gewißheit darauf führen, daß der Schaden nach seinem Umfange, nach seiner konkreten Art und Ausdehnung aus der qu. Gefahr entstanden sein könne. Denn dann wäre nicht mehr die bloße Möglichkeit, sondern der strikte Nachweis des kausalen Zusammenhanges zum Erfordernisse gemacht. Die Vermuthung der Möglichkeit wird sich niemals ganz von der Beurtheilung des konkreten Falles loslösen können, sie wird sich aber auch nicht lediglich zur Schlußfolgerung aus den konkreten Umständen in allen ihren Einzelheiten gestalten dürfen. Die richtige Grenze hier zu ziehen ist, wie Thöl andeutet, die Aufgabe des Richters, er muß nach Maßgabe des ihm vorgelegten Falles beurtheilen, ob der eingetretene Schaden aus der nicht übernommenen Gefahr überhaupt denkbar ist. Und nach Sinn und Wortlaut der vorliegenden Bestimmung erscheint der Richter auch durchaus berechtigt, die individuellen Verhältnisse in Betracht zu ziehen und die Bahn verpflichtet, sie ihm darzulegen. (Vgl. Eger internat. Eisenbahnfrachtrecht S. 121.) Daß also Durchnässung des Guts aus dem Transporte in unbedeckten Wagen entstanden sein kann, ist in abstracto zwar immer denkbar, wenn aber die Sachdarstellung des konkreten Falles diese Möglichkeit schon an sich unbedingt ausschließt (z. B. weil das zum Transport aufgegebene Gut unstreitig noch gar nicht in die unbedeckten Wagen gebracht war, sondern noch in den Magazinen der Bahn lagerte oder weil es hermetisch und wasserdicht verpackt war oder weil die Art der Durchnässung mit zugeladenem Spiritus, Petroleum 2c. sich nicht auf die qu. Transportart zurückführen läßt 2c.), so kann unmöglich jene Vermuthung Platz greifen. Andererseits kann aber, wenn die Durchnässung an sich und in concreto möglich war, von der Bahn zur Erlangung jener Vermuthung nicht noch der strikte Nachweis erfordert werden, daß der Regen so stark und anhaltend war, daß er die Durchnässung in dem in concreto einge-

tretenen Umfange herbeizuführen vermochte, oder daß ein Gut, welches seiner natürlichen Beschaffenheit nach überhaupt schwinden kann, wirklich in der in concreto eingetretenen Ausdehnung in Folge seiner Beschaffenheit zu schwinden vermochte. Dies würde als Regel im Widerspruche mit der gesetzgeberischen Intention stehen, die Eisenbahn mit der ihr abgenommenen Beweislast belasten, gehört vielmehr in den Gegenbeweis des Beschädigten, wenngleich allerdings ein im Vergleiche mit der Gefahr ganz unverhältnißmäßiger Umfang des Schadens für den Richter im einzelnen Falle, den Anlaß bieten kann, die Vermuthung auszuschließen oder doch zu beschränken.

Vgl. den in der Zeitschr. f. H.-R. Bd. 10 S. 73 mitgetheilten Fall und dessen verschiedenartige Beurtheilung durch W. Koch, Honigmann, Goldschmidt und v. Hahn a. a. O.

Die Vermuthung erstreckt sich auf alle Schäden bezw. Schadenursachen (Thöl S. 168), welche aus den nach Ziff. 1—6 des Alin. 1 nicht zu übernehmenden Gefahren entstehen können, insoweit ein Zusammenhang damit im Bereiche der Möglichkeit liegt. Die wesentlichen Arten dieser Schäden sind bei Erörterung der einzelnen Vereinbarungen Ziff. 1—6 bereits erörtert worden (s. S. 227 f., 232 f., 236 f., 241 f., 245 f., 250 f.) daß auch Diebstahl dahin gehört, ist S. 228 hervorgehoben.

Vgl. noch die Erk. vom 25. Mai 1872, Entsch. Bd. 6 S. 175, vom 18. Dezember 1875 Bd. 19 S. 133, vom 5. Dezember 1873 Bd. 12 S. 23, vom 2. November 1874 Bd. 15 S. 83, vom 25. Mai 1875 Bd. 17 S. 296 und Ackermann in Busch's Arch. Bd. 13 S. 459, A. M. das Wiener Ob.-Land.-Ger. Erk. vom 25. November 1868, Röll S. 111 und vom 11 Januar 1876, Röll S. 418 und auch das App.-Ger. Frankfurt a. M., Erk. vom 7. Januar 1869, Goldschmidt Bd. 19 S. 599.

Nicht nothwendig ist es, daß die betreffende Gefahr sich als die alleinige Ursache des Schadens darstellen muß, um die Vermuthung zu begründen, auch wenn damit andere Ursachen ersichtlich konkurriren, greift die Vermuthung Platz. Sie wird nur durch den Nachweis beseitigt, daß eine andere Ursache alleinige Ursache sei. Mit Recht bemerkt Thöl a. a. O. S. 168, 169: „Da es für die Befreiung von der Haftpflicht gleichgültig ist, ob der gefährliche Umstand die alleinige oder nur mitwirkende Ursache ist, so geht die Vermuthung nur dahin, daß der gefährliche Umstand Ursache des Unfalls ist, und es kann, weil nichts darauf ankommt, dahin gestellt bleiben, ob er in Wirklichkeit die alleinige oder nur mitwirkende Ursache sein möge. Erst wenn eine andere Ursache des Unfalls bewiesen worden ist, wird die Vermuthung, daß der gefährliche Umstand Ursache ist, also nun, daß er mitwirkende Ursache ist, dahin bedeutend, daß nun die Vermuthung vorliegt, daß jene bewiesene andere Ursache nur mitwirkende, nicht die alleinige Ursache des Unfalls sei. Wer zur Beseitigung der Vermuthung eine andere Ursache nachweisen will, muß diese als die alleinige Ursache nachweisen."

Die Vermuthung gilt nur „bis zum Nachweise des Gegentheils." Das folgt aus der Rechtsnatur der Vermuthung. Wäre Gegenbeweis nicht zulässig, so läge nicht eine Vermuthung, sondern eine Fiktion vor. Die Beweislast gestaltet sich also prozessualisch so, daß nach der Sachdarstellung des Klägers die Eisenbahn sich einredeweise auf eine der in Ziff. 1—6 angegebenen Vereinbarungen beruft und alsdann ohne Weiteres die Vermuthung als mitbedungen angenommen wird. Ergiebt nun die Sachdarstellung für den Richter an sich die Möglichkeit der Entstehung des Schadens aus der nicht übernommenen Gefahr oder ist diese event. von der Eisenbahn erweislich gemacht,

Vgl. über solche Beweisführung: Erk. des R.-O.-H.-G. vom 25. Mai 1872, Entsch. Bd. 6 S. 175 (177) und vom 25. Mai 1875, Entsch. Bd. 17 S. 296 (304), Erk. des App.-Ger. Magdeburg vom 31. März 1868, Busch Arch. Bd. 18 S. 12, Erk. des Oesterr.-Oberst. Ger. vom 23. Januar 1875, Röll S. 334, Erk. des App.-Ger. Basel vom 18. Juni 1875, Zeitschr. f. Schweiz. Gesetzgeb. und Rechtspfl. II. S. 49 ff.

dann tritt die Präsumtion ein und gegen diese hat sodann der Kläger den Gegenbeweis zu führen.

Keyßner S. 483 Nr. 2, Ruckdeschel S. 214, vgl. noch das Erk. des Stadtamtes und Stadtger. Frankfurt a. M. vom 14. Juni 1870 und 9. September 1870 und des App.-Ger. vom 19. Januar 1871, Busch Arch. Bd. 23 S. 427.

Dieser Gegenbeweis kann sich — wie v. Hahn II. S. 537 zutreffend bemerkt — in zwiefacher Richtung bewegen. Entweder kann er darauf hinauslaufen, daß in concreto der Schaden durch ein bestimmtes von der Eisenbahn zu vertretendes Ereigniß entstanden sei, oder daß er aus der nicht übernommenen Gefahr in concreto nicht habe entstehen können, und hiergegen steht dann wieder der Eisenbahn der Gegenbeweis offen. Uebereinstimmend damit sagt auch Thöl a. a. O. S. 172: „Der Gegenbeweis kann erbracht werden auf eine doppelte Weise: durch den Beweis entweder, daß die Möglichkeit fehlt oder, daß die Wirklichkeit fehlt, nämlich durch den Beweis von Umständen, nach welchen der gefährliche Umstand die Ursache des Unfalls nicht sein kann, unmöglich sein kann, oder durch den Beweis, daß ein anderer Umstand, als der gefährliche, über welchen der Befreiungsvertrag bestimmt, die alleinige Ursache des Unfalls ist. Wenn der Beweis des „Gegentheils" erbracht ist, so ist der Befreiungsvertrag wirkungslos geworden, weil die Voraussetzung für die Befreiung durch denselben fehlt. Es ist nun die gesetzliche, auf Grund des Art. 395 eintretende Haftpflicht der Eisenbahn nicht beseitigt, von welcher sie nur durch den Beweis höherer Gewalt befreit werden kann."

Was endlich die Dauer der Vermuthung anlangt, so währt dieselbe, da sie gesetzlich in unmittelbarem Zusammenhange mit einer Vertragsbedingung steht, so lange, wie der Vertrag selbst bezw. die damit verknüpfte Vertragsbedingung wirkt. Der Annahme Thöl's (S. 169—171, vgl. auch Erk. des App.-Ger. Köln vom 29. März 1873, Rhein. Arch. Bd. 65 I. S. 208), daß sie nur für die vereinbarte Beförderungszeit Platz greife, also bei Versäumung, gleichviel ob dieselbe verschuldet oder unverschuldet sei, nicht mehr Anwendung finde, kann nicht beigetreten werden. Denn die Möglichkeit einer Versäumung kann beim Vertragsabschlusse nicht außer Betracht bleiben und es ist nicht anzunehmen, daß dadurch an sich in der gesetz- oder vertragsmäßig vertheilten Tragung der Gefahr eine Aenderung vom Gesetze oder von den Parteien beabsichtigt sei. Die Zulassung der Vermuthung darf nicht strikter interpretirt werden als die Zulassung des Befreiungsvertrages selbst und es ist überdies sehr zweifelhaft, ob die Regel der strikten Auslegung eines Ausnahmegesetzes auf Art. 424 Anwendung zu finden hat, da Art. 424 nur Modifikationen der Ausnahmevorschrift des Art. 423 enthält, mithin sich der allgemeinen Vorschrift des Art. 395 nähert.

Die Versäumung wirkt nur unter dem Gesichtspunkte des Verschuldens der Eisenbahn auf die Vermuthung ein d. h. letztere fällt nur fort, wenn der Beschädigte im Gegenbeweise derthut, daß durch diese Verschuldung zugleich auch die Beschädigung des Gutes verursacht sei, d. h. den Kausalnexus zwischen der

Verspätung und dem Schaden. Denn dieser kann auch ohne jede Versäumniß durch die nicht übernommene Gefahr herbeigeführt sein.

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 13. Juni 1874, Entsch. Bd. 13 S. 393.

232) **„Eine nach diesem Artikel bedungene Befreiung von der Haftpflicht kann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist."**

Alinea 3 des Art. 424 schließt die Geltendmachung der nach Ziff. 1—6 des Alin. 1 gestatteten Befreiungsverträge aus, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist. Die ursprünglich vorgeschlagene Fassung (Prot. S. 5022, 5023) lautete:

„die in Art. 424 erwähnten vertragsmäßigen Beschränkungen der Haftbarkeit fallen weg, wenn der Bahnverwaltung oder ihren Leuten ein Verschulden nachgewiesen wird",

erhielt aber später durch die Redaktionskommission die im Gesetze enthaltene Fassung (Prot. S. 5122).

Das Eisenbahn-Betriebsreglement (§ 67 Nr. 7) hat diese gesetzliche Bestimmung überdies noch zu einer vereinbarten gemacht (s. Anm. 233 S. 266).

Von mehreren Seiten wird diese Bestimmung nicht mit Unrecht als selbstverständlich und daher als überflüssig bezeichnet, weil beim Beweis eines Verschuldens als Ursache des Schadens sofort klar sei, daß die Vermuthung des Alin. 2 nicht eintrete, wie auch das Verschulden in Art. 426 gar nicht erwähnt sei und doch seine Wirkung behalte.

Vgl. Puchelt II. S. 430 Nr. 11, Ruckdeschel S. 214, Erk. des R.-O.-H.-G. vom 5. Dezember 1873, Entsch. Bd. 12 S. 24.

Dies ist richtig. Ist Verschulden der Eisenbahn 2c. erwiesenermaßen Ursache des Schadens, so kann die bezügliche Transportgefahr die Ursache nicht sein; eines von beiden ist nur möglich. Indeß dient die Bestimmung doch zur Beseitigung von Zweifeln, insbesondere für den Fall, wo das nachgewiesene Verschulden der Bahn nicht alleinige, sondern nur konkurrirende (mitwirkende) Ursache des durch die Transportgefahr entstandenen Schadens ist. Es ließe sich dann vielleicht die Annahme rechtfertigen, die Bahn habe wenigstens für solche Verschuldungen ihrer Organe ihre Haftung ausschließen wollen, welche nur durch oder unter Konkurrenz der bezüglichen Transportgefahr dem Gute nachtheilig oder doch besonders schädlich werden können (vgl. R.-O.-H.-G. Bd. 15 S. 85, 86), diesem Zweifel ist durch Alin. 3 vorgebeugt, indem Inhalts desselben der Befreiungsvertrag, die bedungene Befreiung von der Haftpflicht, nicht geltend gemacht werden kann, wenn als Ursache des Schadens Verschulden der Bahnverwaltung überhaupt, also gleichviel, ob als mitwirkende oder alleinige Ursache nachgewiesen wird. (Thöl III. § 87 S. 172.)

v. Hahn (II. S. 538) macht hierbei zutreffend auf die zwiefache Bedeutung des Alin. 3 aufmerksam: Dasselbe bestimmt zunächst nur, daß in solchen Verabredungen, wie sie durch Art. 424 der Eisenbahn erlaubt sind, ein Verzicht auf Geltendmachung des durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstandenen Schadens nicht enthalten sei. Im Zusammenhang mit Art. 423 („sind

nicht befugt — außer") folgt daraus aber weiter, daß die Eisenbahn das Einstehen für Verschulden der Verwaltung oder ihrer Leute nicht wirksam ausschließen kann, d. h. daß für den Fall erwiesenen Verschuldens ein Verzicht auf Schadensersatz nicht vorbedungen werden darf. (Vgl. Keyßner S. 484.)

„Wenn die Voraussetzungen des Schlußsatzes des Art. 424 nachgewiesen werden — führt in einem Spezialfalle das R.-O.-H.-G. aus —, dann schützt die verkl. Eisenbahn der Verzicht in den Frachtbriefen nicht gegen die Verpflichtung zum Schadensersatze. Dieser Verzicht enthält nur eine ausdrückliche Anerkennung desjenigen, was nach Art. 424 in Verbindung mit dem Betriebsreglement zu Gunsten der Bekl. aus der Vereinbarung des Transports in offenen Wagen von selbst folgt, nicht aber eine Entsagung auf Ersatz des durch Verschulden der Bekl. oder ihrer Leute verursachten Schadens."

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 2. November 1874, Entsch. Bd. 1? S. 83 (85).

Als Verschulden gilt in Rücksicht auf die ganz allgemeine und unbeschränkte Fassung des Gesetzes jede zurechenbare culpa, ohne Rücksicht auf den Grad.

Vgl. Hillig S. 63, Scheffer u. Groß S. 455, Puchelt II. S. 430, Ruckdeschel S. 214, Wolff bei Busch Bd. 19 S. 488.

Mit den Worten: „der Bahnverwaltung oder ihrer Leute" sind alle Organe der Eisenbahn in dem in den Art. 400 u. 401 (s. Bd. I. S. 369 ff. und Bd. II. S. 2 ff.) erörterten Umfange gemeint. Eine besondere Andeutung, daß darunter nicht blos die angestellten Bediensteten zu verstehen seien, hat man nicht für erforderlich gehalten. (Prot. S. 5023, 5122.)

Vgl. C. F. Koch S. 433 Anm. 77, Puchelt II. S. 430, Hillig S. 63, Scheffer u. Groß S. 455.

Die Beweislast des Verschuldens liegt hier im Gegensatze zur Normirung der Beweislast in Art. 395 H.-G.-B. bezw. § 64 Betr.-Regl., wonach es Sache der Eisenbahn ist, sich in jedem Schadensfalle zu exkulpiren und zugleich den Kausalnexus zwischen Verschulden und Schaden zu erweisen, dem Beschädigten (Kläger) ob. (Ruckdeschel S. 214, Wolff in Busch's Arch. Bd. 19 S. 488.) v. Hahn II. S. 538 folgert den Satz, daß wenn eine der in Alin. 1 behandelten Verabredungen getroffen ist, der Absender die Gefahr des Beweises, der Schade sei durch Verschulden der Bahn ꝛc. entstanden, zu tragen hat, mit Recht schon aus Alin. 2. Denn immerhin bleibt der Beweis des Verschuldens, d. h. einer den Schaden bewirkt habenden schuldbaren Handlung oder Unterlassung der Eisenbahn ꝛc. nur eine besondere Art des nach Alin. 2 gestatteten Gegenbeweises. Es muß nach Alin. 2 zur Entkräftung der gesetzlichen Vermuthung der Gegenbeweis geführt werden, daß ein anderer Umstand (als der nicht übernommene, gefährliche) den Schaden verursacht habe (s. S. 255 f.). Ist dieser andere Umstand nun eine schuldbare Handlung der Bahn ꝛc., so involvirt dies lediglich eine besondere Kategorie der dem Absender gemäß Alin. 2 obliegenden Gegenbeweise. Und auf dasselbe kommt es heraus, wenn Thöl a. a. O. bemerkt: „Einem solchen Verschulden gegenüber ist also der Befreiungsvertrag wirkungslos und mithin die seine Wirkung begründende Vermuthung und die seine Wirkung ausschließende Nachweisung des Gegentheils gleichgültig. Diese Nachweisung oder die des Verschuldens ist zu wählen; die eine wie die andere beseitigt die Befreiung."

Was nun die Beweisführung des Verschuldens anlangt, so genügt nicht

der bloße Nachweis irgend eines beim Transport vorgefallenen Verschuldens, gleichviel ob es den Schaden verursacht hat oder nicht, sondern es ist der Nachweis eines Verschuldens erforderlich, welches (sei es für sich allein oder konkurrirend mit anderen Ursachen) den Schaden herbeigeführt hat: des kausalen Zusammenhanges, des Kausalnexus zwischen Schaden und Verschulden. „Mit Unrecht — führt das R.-O.-H.-G. aus — fassen Kl. den Schlußsatz dahin auf, daß, wenn ein Verschulden der Bahn 2c. erwiesen werde, die zu Gunsten der Eisenbahnen gegebene Ausnahmebestimmung des Art. 424 ganz außer Kraft trete, und der Art. 395 wieder zur Anwendung komme, die Eisenbahn also für jeden während des Transports entstandenen Schaden haften müsse, sofern sie nicht eine vis major beweise. Die Unrichtigkeit dieser Annahme ergiebt sich aus dem klaren Wortlaute jenes Schlußsatzes, wonach der Beschädigte nicht nur das Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute zu erweisen hat, sondern auch, daß durch ein solches Verschulden der Schaden entstanden ist, also den Kausalnexus zwischen Verschulden und Schaden."

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 2. November 1874, Entsch. Bd. 15 S. 83 (86).

„Ist aber ein solches Verschulden erwiesen, so darf die Eisenbahn dasselbe nicht etwa gegen ein Verschulden des Absenders kompensiren, welches etwa darin liegen soll, daß derselbe die gefährliche Transportart gewollt und verlangt hat. Denn in der Vereinbarung einer solchen gefährlichen Transportart ist ein Verschulden des Absenders nicht zu finden, und wenn man darin wirklich eine Unvorsichtigkeit desselben finden könnte, so würde die gesetzliche Folge nur die sein, daß ein Schadensanspruch nur unter den Voraussetzungen des Schlußsatzes des Art. 424 stattfände, nicht aber, daß jeder Anspruch auch im Falle des Verschuldens der Bahn 2c. cessirte."

Vgl. Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 15 S. 85, 86.

Ebensowenig darf aber andererseits der Absender das die Haftbeschränkung aufhebende Verschulden aus eben den Umständen und den mit ihnen nothwendig verbundenen Folgen herleiten, mit Bezug auf welche gerade diese Befreiung in gesetzlich zulässiger Weise vereinbart worden ist.

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 8. März 1876, Entsch. Bd. 20 S. 235 (239).

In Betreff der zahlreichen Kategorien des Verschuldens der Eisenbahn und ihrer Leute, sowie der Beweisführung hierüber, wird auf die bei den einzelnen Befreiungsverträgen (Ziff. 1—6) bereits mitgetheilten dahin gehörigen Fälle verwiesen (s. S. 255) und hier nur folgender Entscheidungen als besonders bemerkenswerth noch gedacht:

Daraus, daß Funkensprühen aus der Lokomotive feuergefährliche, auf offenen Wagen vereinbarterweise verladene Güter entzündet, erhellt allein ein Verschulden nicht, wohl aber wenn untaugliche Kohlen zur Feuerung verwandt und dadurch oder durch unvorsichtig schnelles Feuern oder dergl. ein ungewöhnlich starkes Funkensprühen veranlaßt wird.

Erkannt vom I. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 15. März 1873, Entsch. Bd. 9 S. 337, 338 und vom II. Sen. unterm 2. November 1874, Entsch. Bd. 15 S. 83 (89), vgl. Keyßner S. 484 Nr. 3 und Puchelt II. S. 430 Nr. 12.

Ist das verspätete, in offenen Wagen beförderte Gut durch Nässe verdorben, so genügt bei der an sich nicht bestehenden Haftung der Bahn für die mit dieser

Transportart verbundenen Gefahr nicht schon der Nachweis einer schuldvollen Verzögerung des Transportes zur Begründung des Wertherſatzanspruches. Kläger hat vielmehr außerdem darzuthun, daß durch diese Verschuldung zugleich auch die Beschädigung des Guts verursacht sei, d. h. den Kausalnexus zwischen der Verspätung und dem Verderbe des Gutes durch Nässe, da dieser auch ohne jede Versäumniß allein durch den Transport in unbedeckten Wagen herbeigeführt sein kann.

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 13. Juni 1874, Entsch. Bd. 13 S. 393 (399), vgl. auch Thöl III. S. 173 und Anm. 5.

Die Selbstverladung auf unbedeckten Wagen enthebt die Bahn nicht schlechthin jeder Fürsorge für den Schutz des verladenen Gutes. Insbesondere haftet auch bei Selbstverladung die Bahn für Innehaltung des Normalprofils und begeht bei versehentlicher Zulassung der Ueberschreitung desselben ein Verschulden.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 25. Mai 1875, Entsch. Bd. 17 S. 296.

Diebstahl stellt nur dann ohne Weiteres ein Verschulden der Bahnverwaltung ꝛc. dar, wenn er von deren Organen nachweislich begangen ist (vgl. Wolff in Busch's Arch. Bd. 19 S. 485). Dagegen ist unter den Transportgefahren (in unbedeckten Wagen, bei fehlender ꝛc. Verpackung ꝛc.) an sich auch der Diebstahl durch Dritte begriffen, insofern zwischen der vereinbarten, die Nichtverantwortlichkeit der Eisenbahn bedingenden Transportart und dem Diebstahl im konkreten Falle ein erkennbarer Zusammenhang besteht. In diesem Falle tritt also die gesetzliche Vermuthung des Alin. 2 ein und es ist nicht gerechtfertigt, die Eisenbahn mit dem Beweise zu belasten, daß nach den Umständen des konkreten Falles die Ausführung eines Diebstahles durch die vereinbarte Transportart erleichtert sei.

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 18. Dezember 1875, Entsch. Bd. 19 S. 133).

Ein Verschulden der Eisenbahn liegt bei vereinbarter Selbstverladung nicht vor, wenn die Durchnässung des Gutes durch mangelhafte Bedeckung desselben Seitens der Leute des Absenders herbeigeführt worden ist, auch wenn die eisenbahnseitig gestellte Decke ihrem Zwecke nicht entsprochen haben sollte.

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 8. März 1876, Entsch. Bd. 20 S. 233.

Ein die Befreiung von der Haftung und die Vermuthung des Alin. 2 ausschließendes Verschulden der Eisenbahn kann auch darin gefunden werden, daß sie die ihr reglementsmäßig (§ 40) zustehende Aufforderung an den Absender, lebende Thiere begleiten zu lassen, unterläßt.

Erkannt vom Ob.-Land.-Ger. zu Wien unterm 21. Juni 1876, Röll S. 469 (473).

233) § 67 Nr. 1 bis 7 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 67 Nr. 1 bis 7 des Eisenbahn-Betriebsreglements enthält in Form reglementarischer Vorschriften die Ausbedingung derjenigen Haftbeschränkungen, welche nach Art. 424 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist, mit Ausnahme des unter Ziff. 5 Art. 424 bezeichneten Falles („in Ansehung lebender Thiere“), auf welchen sich § 44 Alin. 1 u. 2 des Betr.-Regl. bezieht (s. Anm. 234 S. 266). Die durch Art. 424 H.-G.-B. — in Modifikation des in Art. 423 ausgesprochenen Vertragsverbots — den Eisenbahnen gestatteten Befreiungsverträge sind durch

§ 67 Nr. 1—7 (und § 44 Alin. 1 u. 2) des Betr.-Regl. zu wirklich vereinbarten gemacht. (Vgl. Thöl III. S. 175, 177 ff.)

§ 67 ist alsbald nach Emanation des H.-G.-B. zuerst in das provisorische Ver.-Regl. von 1862, sodann in das definitive von 1865 im Wesentlichen in der gegenwärtigen Fassung aufgenommen und aus diesem unverändert in das Nordd. Bund.-Regl. von 1870 und in das Oesterr.-Ungar. Regl. von 1872 übergegangen. Erst durch die jetzt geltenden Reglements von 1874 bezw. die Ver.-Regl. von 1876 und 1881 haben die Nr. 1 u. 2 des § 67 einige, jedoch nur unerhebliche Abänderungen erfahren.

Nr. 1.

Nr. 1 des § 67 macht den durch Art. 424 Ziff. 4 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 67 Nr. 1 des Regl. wird — dem Art. 424 Ziff. 4 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen:

daß die Eisenbahn in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden haftet, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist.

Für die Auslegung dieser Reglementsbedingung ist lediglich auf das zu Art. 424 Ziff. 4 Anm. 228 S. 238 Bemerkte Bezug zu nehmen und nur noch Folgendes hinzuzufügen: Wie bereits Anm. 228 S. 240 f. des Näheren begründet, hat im Streitfalle lediglich der Richter darüber zu entscheiden,

1. ob und welche Güter vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung zu erleiden und
2. ob ein eingetretener Schaden sich als Folge dieser Beschaffenheit darstellt.

Die in Art. 424 Ziff. 4 H.-G.-B. beispielsweise und nicht erschöpfend aufgeführten Schadensfälle, wie: Bruch, Rost, innerer Verderb, außergewöhnliche Leckage, — welchen das Reglement noch „Selbstentzündung“ beifügt, — sind nicht absolut, sondern nur relativ zu verstehen, d. h. nicht für jedes Gut, welches auf dem Transport Bruch, Rost ꝛc. erleiden kann, darf die Haft ausgeschlossen werden, sondern nur, wenn das qu. Gut von einer solchen eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit ist, daß es der besonderen Gefahr irgend einer Beschädigung ausgesetzt ist. Beides, ob Ursache und Folge im Sinne des Art. 424 Ziff. 4 vorhanden sei, zu beurtheilen, ist ausschließlich Sache des Richters. Wenn daher das Betriebsreglement in § 67 Nr. 1 den im Gesetze aufgeführten besonderen Schadensfällen noch „Selbstentzündung“ zufügt und sodann sub a bis e eine Anzahl Güterkategorien bezeichnet, für welche die Eisenbahn entweder überhaupt nicht (sub a) oder doch betreffs bestimmter Schäden (b: Bruch, c: Verderben, d: Einrosten, e: Gewichtsverluste) nicht haftet, so sind dies nicht vertraglich bindende Bestimmungen, sondern nur Parteibehauptungen (vgl. C. F. Koch S. 432 Anm. 71), dienen zwar als staatlich geprüften und anerkannten Erfahrungssätzen der Richter die Beachtung nicht versagen wird, die aber weder für ihn, noch für den Ab-

sender ꝛc. obligatorisch sind. Wenn — was allerdings nach der Fassung: „haftet nicht“ wahrscheinlich ist — letzteres beabsichtigt ist, so sind sie sämmtlich ungültig und Thöl III. § 92 S. 183, 184 geht alsdann noch nicht weit genug, wenn er nur die Bestimmungen sub a und e für ungültig erklärt. Denn das richterliche Ermessen darf nach keiner Richtung hin vinkulirt werden. (s. oben S. 241.)

Vgl. im Uebrigen in Betreff des § 67 Nr. 1: Prot. S. 5018—5022, 5109, 5110, 5111, Denkschr. vom 12. Dezember 1859 S. 11, 18, Wehrmann S. 99—104, v. Hahn II. S. 533, 534 § 8, Puchelt II. S. 427 Nr. 7, Keyßner S. 486 Nr. 12, Thöl III. § 92 S. 182, Ruckdeschel S. 198, 199, W. Koch S. 106—108, Hillig S. 61, 62.

Nr. 2.

Nr. 2 des § 67 macht den durch Art. 424 Ziff. 1 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 67 Nr. 2 Alin. 1 des Regl. wird — dem Art. 424 Ziff. 1 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen:

> daß die Eisenbahn in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden haftet, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.

Für die Auslegung dieser Reglementsbedingung ist lediglich auf das zu Art. 424 Ziff. 1 Anm. 225 S. 222 Angeführte Bezug zu nehmen. Zusätzlich wird jedoch noch Folgendes bemerkt: Die Haftbeschränkung, welche nach Art. 424 Ziff. 1 H.-G.-B. gestattet ist, findet nur auf solche Güter Anwendung, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden. Diese Vereinbarung kann, da eine besondere Form gesetzlich nicht vorgeschrieben ist, in jeder beliebigen Form gültig erfolgen (s. Anm. 225 S. 227). In Betreff dieser Form sind durch das Nordd. Bund.-Regl. von 1870 dem Alinea 1 der Nr. 2 des § 67 — außer der Haftbeschränkung — noch zwei weitere Sätze beigefügt worden, Inhalts deren der Tarif bestimmt, welche Güter die Eisenbahn bei Anwendung einer ermäßigten Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu transportiren befugt ist, und der Absender sein Einverständniß mit dieser Beförderungsart zu erkennen giebt, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes in gedeckten oder mit Decken versehenen Wagen ausdrücklich verlangt; und ferner die Eisenbahn in diesem Falle berechtigt ist, einen Zuschlag zu der tarifmäßigen Fracht zu erheben.

Was den ersten dieser beiden Sätze anlangt, so ist es unzweifelhaft zulässig und gültig, daß im Reglement gewissermaßen summarisch die Vereinbarung dahin getroffen ist, daß die Tarife darüber zu bestimmen haben, welche Güter an sich nur in unbedeckten Wagen transportirt werden, derartig, daß also diese Transportart ohne weitere besondere Abrede stillschweigend als vereinbart gilt, wenn der Absender nicht ausdrücklich und zwar durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung in gedeckten Wagen verlangt. Die Vereinbarung wird nach dem Reglement ein für allemal für alle Güter, welche die Einzeltarife als in unbedeckten Wagen zu transportiren bezeichnen, als getroffen angenommen, wenn nicht der Absender schriftlich auf dem Frachtbriefe das Gegentheil verlangt.

Vgl. hierüber des Näheren: Anm. 225 S. 224 und Thöl III. S. 175, 176, Keyßner z. Art. 424 Ziff. 1, Ruckdeschel S. 205 ff., 208, Wehrmann S. 109, 110, Erk. R.-O.-H.-G. vom 13. Juni 1871 Bd. 3 S. 59 (62).

Dem Absender kann zwar durch die Tarife nicht verwehrt werden, die Beförderung solcher tarifmäßig für offene Wagen designirten Güter in bedeckten Wagen zu verlangen, aber er muß dann warten, bis solche vorhanden sind (s. Anm. 225 S. 224) und überdies ist in diesem Falle nach dem zweiten Satze dieses Alinea — weil es eine kostspieligere Beförderungsart ist — die Eisenbahn berechtigt, einen Zuschlag zu der tarifmäßigen Fracht (sc. welche für den Transport in unbedeckten Wagen zu entrichten ist) zu erheben.

Welche Gefahren als mit dem Transport in unbedeckten Wagen verbunden anzusehen sind, ist in Anm. 225 S. 227 des Näheren erörtert. Sie sind jedenfalls, obwohl dies nahe liegt, nicht allein auf Witterungseinflüsse zu beschränken (S. 228), sondern es kann hierzu an sich auch der Diebstahl durch Dritte gehören, wenngleich nicht absolut jeder Diebstahl, sondern nur derjenige, welcher im konkreten Falle als eine Folge der in Rede stehenden Transportart angesehen werden darf, wofür jedoch in Rücksicht auf die in Alin. 2 des Art. 424 H.-G.-B. bezw. § 67 Nr. 6 Betr.-Regl. ausgesprochene Vermuthung der Eisenbahn die Beweislast nicht obliegt (s. S. 228).

Prot. S. 4796—4798, 5109, v. Hahn II. S. 531 § 4, Thöl III. § 88 S. 175 Anm. 4, Puchelt S. 424, Erk. des R.-O.-H.-G. vom 25. Mai 1872, Entsch. Bd. 6 S. 175 und vom 18. Dezember 1875 Bd. 19 S. 133.

Durch Alinea 2 der Nr. 2 des § 67 Betr.-Regl. ist jedoch eine so weitgehende Haftbeschränkung der Eisenbahnen ausgeschlossen und bestimmt, daß unter der mit dem vereinbarten Transport in unbedeckten Wagen verbundenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Kollis nicht verstanden werden kann. Damit ist dieser Befreiungsvertrag im Wesentlichen auf Schäden aus Witterungseinflüssen beschränkt und Seitens der Eisenbahn, ungeachtet der weitergehenden gesetzlichen Erlaubniß, zu Gunsten des Publikums eine Haftung (insbesondere für Diebstahl) übernommen, deren Ausschließung gesetzlich zulässig wäre. Natürlich ist diese Bestimmung, da sie eine für das Publikum günstige ist, gesetzlich gültig.

Vgl. Thöl III. § 88 S. 176, Ruckdeschel S. 209, Wehrmann S. 112, Zeitschr. für das ges. H.-R. Bd. 19 S. 599, Keyßner S. 485 Nr. 6.

Alinea 2 fehlte den älteren Reglements und auch dem Nordd. Bundes-Regl. von 1870. Auf Grund einer analogen Vorschrift des Oesterr.-Ungar. Regl. von 1872 (§ 22 Nr. 2 Alin. 2, s. Epstein S. 109, 110) ist diese Vorschrift zuerst in den Reichs-Regl.-Entw. von 1873 aufgenommen und, obwohl der Verein Deutsch. Eisenb.-Verw. sich dagegen aussprach, weil dadurch die Haftung der Eisenbahnen über das gesetzliche Maß erhöht, d. h. eine unbedingte Haftung für Diebstahl eingeführt und dem richterlichen Ermessen vorgegriffen werde, den Reglements von 1874 sowie folgedessen dem Ver.-Regl. von 1876 und 1881 zugefügt.

Vgl. Prot. der Gener.-Vers. Frankfurt a. M. vom 20.—23. Januar 1873 S. 10, 70, 87, D. E.-Z. 1373 Nr. 98 S. 1126.

Nr. 3.

Nr. 3 des § 67 macht den durch Art. 424 Ziff. 2 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 67 Nr. 3 des Regl. wird — dem Art. 424 Ziff. 2 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen:

daß die Eisenbahn in Ansehung derjenigen Güter, welche, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden haftet, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

Für die Auslegung dieser Reglementsbestimmung ist lediglich auf das zu Art. 424 Ziff. 2 H.-G.-B. Anm. 226 S. 229 f. und zum § 47 Betr.-Reglement Anm. 206 S. 186 Bemerkte zu verweisen.

Vgl. im Uebrigen in Betreff des § 67 Nr. 3: Thöl III. § 90 S. 178—180, Wehrmann S. 104—106, v. Hahn II. S. 532 § 5, Puchelt II. S. 427 Nr. 5, Keyßner S. 485 Nr. 5 Ruckdeschel S. 209, 210, W. Koch S. 104, 105, Hillig S. 60, 61, Prot. S. 5008, 5110 5109, Denkschr. vom 12. Dezember 1859 S. 11, 17.

Nr. 4.

Nr. 4 des § 67 macht den durch Art. 424 Ziff. 3 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 67 Nr. 4 des Regl. wird — dem Art. 424 Ziff. 3 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen:

daß die Eisenbahn in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifs oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden haftet, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Dagegen haftet der Absender beziehungsweise der Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

Für die Auslegung dieser Reglementsbestimmung ist lediglich auf das zu Art. 424 Ziff. 3 H.-G.-B. Anm. 227 S. 233 f. Angeführte zu verweisen, jedoch zusätzlich noch Folgendes zu bemerken:

Im Vergleiche mit Art. 424 Ziff. 3 H.-G.-B. enthält § 67 Nr. 4 des Betr.-Regl. drei Zusätze:

1. Im § 67 Nr. 4 sind vor den Worten „nach Vereinbarung mit dem Absender“ noch die Worte „nach Bestimmung des Tarifs“ eingefügt. Diese Worte, welche im Ver.-Regl. von 1865 fehlten und erst in das Nordd. Bundes-Regl. von 1870 und von diesem aus in die Regl. von 1874 ꝛc. Aufnahme gefunden haben, deuten nur einen besonderen Modus der Vereinbarung an, durch welchen die bezügliche Bestimmung des Tarifs zum integrirenden Theile des Frachtvertrages gemacht wird, und sind daher durchaus zulässig (S. 235).

2. Im § 67 Nr. 4 sind hinter den Worten: „von diesem“ die Worte: „beziehungsweise dem Empfänger“ eingefügt und es ist mit diesen bereits im Ver.-Regl. von 1865 enthaltenen Worten ausgedrückt, daß die Haftbeschränkung auch dann Platz greift, wenn das Selbst-Auf- und Abladen vom Empfänger besorgt wird. Wenngleich der Art. 424 Ziff. 3 H.-G.-B. nur vom Absender spricht, so wird man, wie allgemein anerkannt, die Ausdehnung auf den Empfänger für eine so naturgemäße und selbstverständliche halten müssen, daß an ihrer Gültigkeit nicht gezweifelt werden kann (s. oben S. 234).

3. Dem § 67 Nr. 4 ist endlich ein gleichfalls schon im Ver.-Regl. von 1865 befindlicher Schlußsatz beigefügt, welcher dem Art. 424 Ziff. 3 fehlt. Danach soll der Absender bezw. der Empfänger für den Schaden haften, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist. Streng genommen gehört dieser Satz nicht hierher, d. h. unter die Bestimmungen, welche in Ausführung des Art. 424 H.-G.-B. von den Beschränkungen der Haftpflicht der *Eisenbahnen* handeln. Denn es ist hier nicht von einer Haftbeschränkung der Eisenbahn die Rede, sondern e contr. von einer Ersatzpflicht des *Absenders bezw. Empfängers* gegenüber der Eisenbahn. Dieser Zusatz, der an sich aus allgemeinen Rechtsregeln gerechtfertigt und gültig ist, hat an dieser Stelle unverkennbar nur Platz gefunden, um die Bestimmungen über die gegenseitigen Pflichten und Rechte beim Selbst-Auf- und Abladen vollständig zu vereinigen.

Vgl. im Uebrigen in Betreff des § 67 Nr. 4: Prot. S. 5001—5008, *Wehrmann* S. 116 bis 120, Denkschr. vom 12. Dezember 1859 S. 10, 16, v. *Hahn* II. S. 532 f. §§ 6, 7, *Puchelt* II. S. 427 Nr. 6, *Keyßner* S. 485 Nr. 10, 11, *Thöl* § 91 S. 180—182, *Ruckdeschel* S. 210–213, W. *Koch* S. 105, 106, *Hillig* S. 61, D. E.-Z. 1876 S. 200, 319.

Nr. 5.

Nr. 5 des § 67 macht den durch Art. 424 *Ziff.* 6 H.-G.-B. *gestatteten* Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch *wirklich vereinbarten*, d. h. durch § 67 Nr. 5 des Regl. wird — dem Art. 424 Ziff. 6 gemäß — vertragsmäßig ausbedungen:

> daß die Eisenbahn in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden haftet, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Für die Auslegung dieser Reglementsbestimmung wird lediglich auf die Bemerkungen zum Art. 424 Ziff. 6 H.-G.-B. *Anm.* 230 S. 247 f. Bezug genommen. Ueber die entsprechende Reglementsbestimmung in Betreff begleiteter Thiere, s. Anm. 230 S. 247 f. und Anm. 234 S. 266, sowie begleiteter Equipagen und Fahrzeuge Anm. 235 S. 268.

Vgl. im Uebrigen in Betreff des § 67 Nr. 5 Prot. S. 5017, 5018, 5109, 5110, *Wehrmann* S. 120—124, v. *Hahn* II. S. 535 f. §§ 10, 11, *Puchelt* II. S. 429 Nr. 9, *Keyßner* S. 486 Nr. 14, *Thöl* III. § 95 S. 191 f., *Ruckdeschel* S. 2.3, W. *Koch* S. 108, 109, *Hillig* S. 62.

Nr. 6.

Nr. 6 des § 67 macht die nach *Art. 424 Alin.* 2 H.-G.-B. als vereinbart geltende gesetzliche Vermuthung, noch überdies zu einer *wirklich und ausdrücklich vereinbarten* Vermuthung d. h. durch § 67 Nr. 6 des Regl. wird — dem Art. 424 Alin. 2 gemäß — vertragsmäßig ausbedungen:

> daß in allen unter Nr. 1 bis 5 des § 67 Betr.-Regl. gedachten Fällen bis zum Nachweise des Gegentheils *vermuthet* wird, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der Seitens der Eisenbahn nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

Es kann bezüglich dieser wörtlich dem Art. 424 Alin. 2 H.-G.-B. entlehnten Reglementsbestimmung lediglich auf die dort *Anm.* 231 S. 251 gegebenen Ausführungen verwiesen werden.

Vgl. im Uebrigen in Betreff des § 67 Nr. 6: Prot. S. 4787, 4788, 4796, 4799, 5016 bis 5022, Denkschr. vom 12. Dezember 1859 S. 14, v. Hahn II. S. 536, 537 §§ 12, 13, Puchelt II. S. 429 Nr. 10, Thöl III. §§ 84, 85 S. 167—171, § 86 S. 171, 172, Ruckdeschel S. 213, 214, Hillig S. 63.

Nr. 7.

Nr. 7 des § 67 macht den in Art. 424 Alin. 3 H.-G.-B. gesetzlich ausgesprochenen Grundsatz noch überdies zu einem wirklich vereinbarten d. h. durch § 67 Nr. 7 des Regl. wird — dem Art. 424 Alin. 3 gemäß — vertragsmäßig ausbedungen,

> daß die unter Nr. 1 bis 5 des § 67 Betr.-Regl. bedungenen Befreiungen nicht eintreten, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

Auch diese wörtlich dem Art. 424 Alin. 3 H.-G.-B. entnommene Reglementsbestimmung findet in den Erörterungen zu der entsprechenden Gesetzesstelle: Anm. 232 S. 257 f. ihre vollständige Erläuterung.

Vgl. im Uebrigen in Betreff des § 67 Nr. 7: Prot. S. 4780, 5022—5024, v. Hahn II. S. 538 § 14, Puchelt II. S. 430 Anm. 12, Thöl III. § 87 S. 172, 173, Ruckdeschel S. 214, 215, Hillig S. 63.

234) § 44 Alin. 1 u. 2 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 44 Alin. 1 u. 2 Betr.-Regl. ist wörtlich aus dem Ver.-Regl. für den Personen- 2c. Verkehr vom 1. März 1865 (§ 44 Alin. 1) entnommen.

Während Alinea 1 des § 44 den allgemeinen und an sich eigentlich selbstverständlichen Satz ausspricht, daß die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere sich nach den für den Güterverkehr überhaupt im Abschnitt III. (§§ 46—70) enthaltenen Vertragsbedingungen richtet, soweit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind (da ja lebende Thiere doch nur eine Gattung von Gütern sind), trifft Alinea 1 im Anschlusse an Art. 424 Ziff. 5 u. 6 H.-G.-B. besondere Bestimmungen über die Haftbeschränkung der Eisenbahn beim Transport lebender Thiere. Daher gehört § 44 Alin. 1 u. 2 seinem Inhalte nach zum § 67 Betr.-Regl. (bezw. Art. 424 H.-G.-B.).

Was zunächst Alinea 2 Satz 1 anlangt, so ist durch diesen Satz der durch Art. 424 Ziff. 5 H.-G.-B. gestattete Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten gemacht, d. h. durch Alin. 2 Satz 1 des § 44 Regl. wird — dem Art. 424 Ziff. 5 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen,

> daß die Eisenbahn nicht für den Schaden haftet, welcher aus der mit dem Transporte von Thieren (sc. lebenden Thieren) für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist.

Für die Auslegung dieser Reglementsbestimmung ist auf das zum Art. 424 Ziff. 5 H.-G.-B. Anm. 229 S. 243 f. Bemerkte zu verweisen.

Die vorstehende an sich gültige und dem Art. 424 Ziff. 5 H.-G.-B. entsprechende Reglementsbestimmung ist jedoch mit einem nicht gültigen Zusatze versehen, indem weiter gesagt ist, daß:

> die Eisenbahn daher insbesondere keinen Ersatz leistet, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stoßen, Ersticken oder

aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalte auf dem Bahnhofe entstanden ist.

Denn über die Fragen, welche besonderen Gefahren mit einem Transporte von Thieren im konkreten Falle verbunden sind, sowie ob ein Schaden vorliegt, der aus der mit diesem Transporte von Thieren für dieselben verbundenen Gefahr entstanden ist, hat im Streitfalle, wie oben Anm. 229 S. 245 f. bereits gezeigt, lediglich der Richter zu entscheiden und es darf der richterlichen Entscheidung hierüber nicht im Wege der Vereinbarung durch generelle Ausschließung bestimmter Gefahren bezw. Schäden vorgegriffen werden.

Vgl. im Uebrigen in Betreff des § 44 Alin. 2 Satz 1 Betr.-Regl.: Prot. S. 5015—5017, 5109, Denkschr. vom 12. Dezember 1859 S. 11, Wehrmann S. 120—124, v. Hahn II. S. 534 § 9, Puchelt II. S. 428 Nr. 8, Keyßner S. 486 Nr. 13, Thöl III. § 94 S. 109, W. Koch S. 108, 109, Hillig S. 62.

Alin. 2 Satz 2 macht den durch Art. 424 Ziff. 6 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag in spezieller Bezugnahme und Anwendung auf den Transport von Thieren zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch Alin. 2 Satz 2 des § 44 Regl. wird — dem Art. 424 Ziff. 6 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen,

daß die Eisenbahn nicht für den Schaden haftet, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die im § 40 Regl. geforderte Begleitung bezweckt wird.

Für die Auslegung dieser Reglementsbestimmung, welche streng genommen in Rücksicht auf die generelle Bestimmung des § 67 Nr. 5 überflüssig bezw. eine Wiederholung derselben ist, ist auf die Ausführungen zum Art. 424 Ziff. 6 H.-G.-B. Anm. 230 S. 247 f. zu verweisen und noch hinzuzufügen, daß die Frage, ob Begleitung für irgend ein Gut bezw. also auch für ein Thier gefordert werden kann (vgl. § 40 Alin. 4 Betr.-Regl.), zwar in erster Reihe, wie die Modalitäten der Verpackung und andere Transporteinrichtungen ꝛc., von den Organen der Eisenbahn entschieden werden, im Streitfalle aber die Angemessenheit und Zulässigkeit dieser Forderung Sache der richterlichen Entscheidung ist (s. Anm. 230 S. 248).

Alin. 2 Satz 3 fügt dem an sich gültigen und dem Art. 424 Ziff. 6 entsprechenden Satz 2 einen ungültigen Zusatz bei, in dem bestimmt wird, daß

zu jenen Gefahren, „alle Gefahren zu rechnen seien, welche nicht aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transport benutzten Fahrzeugs entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden können.“

Denn über die Frage, welche Gefahren bezw. Schäden hierher zu rechnen sind, hat — wie S. 250 des Näheren erörtert — im konkreten Streitfalle lediglich der Richter zu entscheiden, und, wenn auch die eine oder die andere der im Reglement generell bezeichnete Art von Schäden auf Erfahrung beruhen mag, so ist es doch unzulässig, die Haftpflicht von vornherein unbedingt und generell für alle Fälle vertragsmäßig auszuschließen, weil dies die Grenzen der im Art. 424 Ziff. 6 den Eisenbahnen gegebenen Erlaubniß überschreitet.

Vgl. im Uebrigen in Betreff des § 44 Alin. 2 Satz 2 u. 3 Betr.-Regl.: Prot. S. 5017, 5018, 5109, 5110, Wehrmann S. 120—124, v. Hahn II. S. 535 f. §§ 10, 11, Puchelt II. S. 429 Anm. 9, Keyßner S. 486 Nr. 14, Thöl § 95 S. 191 (193, 194), Ruckdeschel S. 213, W. Koch S. 108, 109, Hillig S. 62, Kühlwetter S. 53.

235) **§ 38 Alinea 1 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§. 38 Alin. 1 Betr.-Regl. ist fast wörtlich aus § 38 Alin. 1 des Ver.-Regl. für den Personen- &c. Verkehr vom 1. März 1865 entnommen.

Satz 1 Alin. 1 des § 38 spricht nur den allgemeinen und an sich eigentlich selbstverständlichen Satz aus, daß die Eisenbahn für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güterverkehr geltenden Bedingungen und Abreden haftet, soweit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Selbstverständlich ist dieser Satz, weil Equipagen und Fahrzeuge als Transportobjekte nichts anderes sind, als besondere Arten von Gütern.

Satz 2 Alin. 1 des § 38 macht aber im Anschluß daran den durch Art. 424 Ziff. 6 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag in spezieller Bezugnahme und Anwendung auf den Transport von Equipagen und Fahrzeugen zu einem reglementarisch vereinbarten d. h. durch Satz 2 Alin. 1 § 38 Regl. wird — dem Art. 424 Ziff. 6 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen,

> daß die Eisenbahn nicht für den Schaden haftet, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird.

Für die Auslegung dieser Reglementsbestimmung, welche eigentlich ebenso, wie die im § 44 Alin. 2 Satz 2 enthaltene, in Rücksicht auf die generelle Bestimmung des § 67 Nr. 5 überflüssig bezw. eine Wiederholung derselben ist, wird auf die Erläuterung des Art. 424 Ziff. 6 H.-G.-B. Anm. 230 S. 247 f. Bezug genommen. Die Worte „die von ihr vorgeschriebene . . . Begleitung" können ebenso, wie die im § 44 Alin. 2 Satz 2 enthaltenen Worte: „geforderte Begleitung" nur in dem in Anm. 234 S. 267 erläuterten Sinne verstanden werden.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 425.

In Ansehung des Reisegepäcks kann bedungen werden:

1. daß für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird. Dasselbe kann in Ansehung von Gegenständen bedungen werden, welche sich in Reiseequipagen befinden;

2. daß für Verlust von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit abgefordert wird.

Die Frist darf nicht kürzer als drei Tage sein.

Zusatz 1.

Eisenbahn-Betriebs-Reglement:

(deutsch. Regl. vom 11. Mai 1874, Oesterr.-Ungar.-Regl. vom 10. Juni 1874, Vereins-Regl. vom 1. Juni 1876 bez. 1. Januar 1881 gleichlautend):

II. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

a. Beförderung von Personen.

§. 7.

Fahrpläne. Extrafahrten. Abfahrtszeit.

Die Personenbeförderung findet nach Maßgabe der öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehängten Fahrpläne statt, aus denen auch zu ersehen ist, welche Wagenklassen die einzelnen Züge führen.

Extrafahrten werden nur nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt.

Für den Abgang der Züge sind die auf den Bahnhöfen befindlichen Stationsuhren maßgebend.

§. 8.

Fahrpreise.

Die Fahrpreise bestimmt der auf allen Stationen ausgehängte Tarif.

§. 9.

Billetverkauf. Zurücknahme gelöster Billets.

Der Verkauf der Fahrbillets (Fahrkarten) kann auf Stationen von geringer Frequenz nur innerhalb der letzten halben Stunde, auf Stationen mit größerer Frequenz aber innerhalb einer Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, wenn jedoch zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine noch kürzere Zwischenzeit liegt, nur innerhalb dieser Frist verlangt werden. Diejenigen, welche bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges noch kein Billet gelöst, haben auf Verabfolgung eines solchen keinen Anspruch.

Das zu entrichtende Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten, damit Aufenthalt durch Geldwechseln vermieden werde.

Die Fahrbillets geben Anspruch auf die entsprechende Wagenklasse, soweit in dieser Plätze vorhanden sind, resp. beim Wechseln der Wagen vorhanden bleiben. Wenn einem Reisenden der seinem Billet entsprechende Platz nicht angewiesen und ihm auch zeitweilig ein Platz in einer höheren Klasse nicht eingeräumt werden kann, so steht es ihm frei, das Billet gegen ein solches der niedrigeren Klasse, in welcher noch Plätze vorhanden sind, und gegen Erstattung der Differenz umzuwechseln oder die Fahrt zu unterlassen und das gezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen.

Jedenfalls haben die mit durchgehenden Billets ankommenden Reisenden den Vorzug vor den neu Hinzutretenden.

Auf der Abgangsstation ist bis spätestens 20 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges die Bestellung ganzer Coupés oder Wagenabtheilungen der ersten zwei Wagenklassen gegen Bezahlung höchstens so vieler Fahrbillets der betreffenden Klasse, als das Coupé Plätze enthält, zulässig. Auf Zwischenstationen können ganze Coupés nur dann beansprucht werden, wenn solche unbesetzt in dem ankommenden Zuge vorhanden sind.

Für den Fall, daß ein Reisender ein besonderes Coupé bezahlt, wird demselben darüber ein Schein ausgestellt. Dem Reisenden steht kein Anspruch darauf zu, mehr Personen in das Coupé aufzunehmen, als Fahrbillets bezahlt sind.

§. 10.

Fahrbillets und Gültigkeit derselben. Fahrpreisermäßigung für Kinder.

Das Fahrbillet bezeichnet die Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt worden, ferner das Fahrgeld für die Wagenklasse, welche der Reisende benutzen will, insofern der Fahrpreis Valutaschwankungen nicht unterliegt; endlich die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt. Die Zeit oder der Zug, wofür jedes Fahrbillet gültig, ist durch Abstempelung darauf ausgedrückt, so daß jeder Käufer sofort zu prüfen im Stande ist, ob das Billet auf die von ihm beabsichtigte Fahrt lautet.

Den Reisenden ist gestattet, während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, um mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen. Solche Reisende haben jedoch auf der betreffenden Zwischenstation sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihr Billet vorzulegen und dasselbe mit dem Vermerke der verlängerten Gültigkeit versehen zu lassen.

Eine Verlängerung der für die Retour- und Rundreisebillets festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

Kinder unter 10 Jahren werden zu ermäßigten Fahrpreisen befördert.

Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Beamten.

Für Kinder, die noch getragen werden müssen und ihre Stelle auf ihrer Angehörigen Plätzen mitfinden, erfolgt keine Zahlung.

§. 11.

Umtausch gelöster Fahrbillets.

Ein Umtausch gelöster Fahrbillets gegen Billets höherer Klassen ist den Reisenden bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges gegen Nachzahlung der Preisdifferenz unverwehrt, soweit noch Plätze in den höheren Klassen vorhanden sind. Unterwegs auf Zwischenstationen kann ein Uebergehen auf Plätze einer höheren Klasse nur gegen Zukauf eines Billets auf die Bestimmungsstelle, durch dessen Preis, einschließlich desjenigen für das bereits gelöste Billet, der Fahrpreis für die höhere Klasse mindestens gedeckt wird, beansprucht werden.

Der Umtausch eines schon gelösten Billets höherer Klasse gegen ein solches niedrigerer Klasse ist nur in dem im §. 9 gedachten Falle zulässig.

§. 12.

Anweisung der Plätze.

Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können im voraus nicht belegt werden.

Das Dienstpersonal ist berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen. Allein reisende Damen sollen möglichst nur mit Damen in ein Coupé zusammengesetzt werden. In jedem Zuge muß sich mindestens je ein Damencoupé für die Reisenden der zweiten und dritten Wagenklasse befinden. Bei den nach amerikanischen System gebauten Wagen findet die letztere Bestimmung nur mit den durch dieses System gebotenen Modifikationen Anwendung.

§. 13.

Ausschluß belästigender Personen von der Fahrt.

Personen, welche wegen einer sichtbaren Krankheit oder aus anderen

Gründen durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden augenscheinlich lästig werden würden, können von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen werden, wenn sich nicht ein besonderes Coupé bezahlen. Etwa bezahltes Fahrgeld wird ihnen zurückgegeben, wenn ihnen die Mitreise nicht gestattet wird. Wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein Reisender zu den vorstehend bezeichneten Personen gehört, so muß er an der nächsten Station, sofern kein besonderes Coupé bezahlt und für ihn bereitgestellt werden kann, von der Weiterbeförderung ausgeschlossen werden. Das Fahrgeld, sowie die Gepäckfracht werden ihm für die nicht durchfahrene Strecke ersetzt.

§. 14.

Wartesäle. Billet- und Gepäckexpeditionen. Billetkontrole.

Die Wartesäle sind spätestens eine Stunde, die Billet- und Gepäckexpeditionen auf Stationen mit größerer Frequenz gleichsfalls spätestens eine Stunde, auf Stationen mit geringerer Frequenz mindestens eine halbe Stunde vor Abgang eines jeden Zuges zu öffnen.

Das vom Reisenden gelöste Billet ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Wartesaal, sowie beim Einsteigen in den Wagen vorzuzeigen. Während der Fahrt muß der Reisende das Billet bis zur Abnahme desselben bei sich behalten.

Der Reisende, welcher ohne gültiges Fahrbillet betroffen wird, hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und, wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 Mark (Oesterreich-Ungarn: 3 Gulden) zu entrichten. Derjenige Reisende jedoch, welcher in einen Personenwagen einsteigt und gleich beim Einsteigen unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung kein Billet mehr habe lösen können, hat, wenn er überhaupt noch zur Mitfahrt zugelassen wird, worauf er keinen Anspruch hat, einen um 1 Mark (50 Kreuzer) erhöhten Fahrpreis zu zahlen.

Wer die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.

§. 15.

Einsteigen in die Wagen.

Das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen wird durch zwei unterschiedene Schläge auf die Glocke gegeben.

§. 16.

Versäumung der Abfahrtszeit.

Nachdem das Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Lokomotive gegeben, kann Niemand mehr zur Mitreise zugelassen werden. Jeder Versuch zum Einsteigen und jede Hülfeleistung dazu, nachdem die Wagen in Bewegung gesetzt sind, ist verboten und strafbar.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.

Demselben ist jedoch gestattet, auf Grund des gelösten Fahrbillets mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge zu reisen, sofern er sein Billet ohne Verzug dem Stationsvorsteher vorlegt und mit einem Vermerk über die verlängerte Gültigkeit versehen läßt.

Eine Verlängerung der für Retourbillets, sowie für Billets zu Rundreisen und Vergnügungszügen festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

§. 17.

Verhalten auf den Zwischenstationen. Oeffnen und Schließen der Wagenthüren.

Bei Ankunft auf einer Station wird der Name derselben, die Dauer des für sie bestimmten Aufenthalts, sowie der etwa stattfindende Wagenwechsel ausgerufen. Sobald der Wagenzug stillsteht, werden nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen geöffnet, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt sind. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben zu belegen, muß sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Platze begnügen.

§. 18.

Außergewöhnliches Anhalten auf freier Bahn.

Sollte wegen eingetretener Hindernisse außerhalb einer Station längere Zeit angehalten werden müssen, so ist ein Aussteigen der Reisenden nur dann gestattet, wenn der Zugführer die ausdrückliche Bewilligung dazu ertheilt. Die Reisenden müssen sich dann sofort von dem Bahngeleise entfernen, auch auf das erste Zeichen mit der Dampfpfeife ihre Plätze wieder einnehmen.

Das Zeichen zur Weiterfahrt wird durch ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Ertönen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruchs auf die Mitreise verlustig.

§. 19.

Verhalten während der Fahrt und beim Ein- und Aussteigen.

Während der Fahrt darf sich Niemand seitwärts aus dem Wagen biegen, gegen die Thür anlehnen oder auf die Sitze treten.

Auf Verlangen auch nur Eines Reisenden müssen die Fenster auf der Windseite geschlossen werden.

Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagenthüren nicht selbst öffnen; sie müssen vielmehr das Oeffnen dem Dienstpersonal überlassen und dürfen nicht ein- und aussteigen, bevor der Zug völlig stillsteht.

Jeder Reisende muß sich entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen halten, und Niemand darf den Bahnhof in einer anderen als der angewiesenen Richtung verlassen.

§. 20.

Beschädigung der Wagen.

Für Zertrümmern von Fenstern besteht eine Entschädigungstaxe und werden die darin festgesetzten Beträge durch das Dienstpersonal von dem Schuldigen sofort eingezogen. Dieser darf jedoch Vorzeigung der Taxe verlangen. Auch ist die Eisenbahnverwaltung befugt, für Beschmutzen des Innern der Wagen, Zerreißen der Gardinen u. s. w. eine Entschädigung zu fordern und von dem Schuldigen sofort einziehen zu lassen.

§. 21.

Verspätung der Züge. Unterbrechung der Fahrt.

Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung.

Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

Wird jedoch in Folge einer nicht durch höhere Gewalt herbeigeführten Verspätung der Ankunft eines Zuges der Anschluß an einen anderen Zug versäumt, so ist dem mit durchgehenden Billets versehenen Reisenden nach erbrachtem Nachweise, daß er mit dem nächsten zurückfahrenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hinreise sowie der Preis der Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenklasse zu erstatten.

Der Reisende ist jedoch zur Wahrung des desfallsigen Anspruchs verpflichtet, denselben unter Vorlegung seines Fahrbillets sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher anzumelden. Letzterer hat hierüber, der Stationsvorsteher der Abgangsstation über die Zeit der Rückkunft eine Bescheinigung zu ertheilen.

Wenn Elementarereignisse oder andere Hindernisse die Fahrt auf einer Strecke der Bahn unzulässig machen, so muß für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheit nach Thunlichkeit so lange gesorgt werden, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Die Reisenden können jedoch nicht verlangen, daß die Weiterbeförderung mittelst anderer Fahrgelegenheiten um die für die Fahrt auf der Eisenbahn erlegten Gebühren von letzterer besorgt werde.

Betriebsstörungen und Zugverspätungen sind auf den Stationen durch

Anschlag an einer dem Publikum leicht zugänglichen Stelle in deutlich erkennbarer Weise sofort bekannt zu machen.

§ 22.

Mitnahme von Hunden ꝛc. Tabakrauchen. Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände.

Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden. Ausgenommen hiervon sind jedoch kleine Hunde, welche auf dem Schoße getragen werden, sofern gegen deren Mitnahme von den Mitreisenden desselben Coupés Einspruch nicht erhoben wird.

Das Tabakrauchen ist in allen Wagenklassen gestattet; in der I. Wagenklasse jedoch nur unter Zustimmung aller in demselben Koupé Mitreisenden, insofern nicht besondere Rauchcoupés dieser Klasse im Zuge vorhanden sind. In jedem Personenzuge müssen Coupés zweiter und wo thunlich auch dritter Klasse für Nichtraucher vorhanden sein. Die Tabakspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden. Das Eisenbahndienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen. Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Uebertretung des obigen Verbots an dem fremden Gepäck oder sonst entstehenden Schaden und verfällt außerdem in die durch das Bahnpolizeireglement bestimmte Strafe.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist jedoch die Mitführung von Handmunition gestattet.

Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben gehalten werden.

§ 23.

Ausschluß trunkener oder renitenter Personen von der Fahrt.

Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt, oder sich unanständig benimmt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen. Namentlich dürfen trunkene Personen zum Mitfahren und zum Aufenthalte in den Wartesälen nicht zugelassen und müssen ausgewiesen werden, wenn sie unbemerkt dazu gelangten.

Erfolgt die Ausweisung unterwegs, oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck bereits der Expedition übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, daß ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es expedirt worden, wieder verabfolgt wird.

b. Beförderung des Reisegepäcks.

§ 24.

Begriff des Reisegepäcks.

Als Reisegepäck wird in der Regel nur, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen, befördert; größere, kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände können ausnahmsweise zugelassen werden. Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut, sowie nach §. 22, Alinea 3 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind, dürfen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden, bei Vermeidung der im § 48 festgesetzten Folgen.

§ 25.

Art der Verpackung. Entfernung älterer Post- und Eisenbahnzeichen.

Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden. Die Gepäckstücke müssen von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit sein. Ist dies nicht der Fall und findet in Folge dessen eine Verschleppung des Gepäckes statt, so kommt die Eisenbahn für den daraus erwachsenen Schaden nicht auf.

§ 26.

Einlieferung des Gepäcks.

Die Mitnahme des Gepäcks, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets in die Gepäckexpedition eingeliefert ist, kann nicht beansprucht werden.

Wird ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Expedirung in dringenden Fällen Gepäck auch unexpedirt mitgenommen, so wird solches bis zum Zeitpunkt der Expedirung als zum Transport aufgegeben, nicht angesehen.

Dasselbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen.

Die Gepäckfracht muß sofort bei Vermeidung des Nachtheils, daß die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden.

§ 27.

Mitnahme von Handgepäck.

Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden, sofern Zoll- und Steuervorschriften solches gestatten. Für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände werden Gepäckscheine nicht ausgegeben; sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

Unter denselben Voraussetzungen ist Reisenden IV. Klasse auch die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Tragelasten in Körben, Säcken,

Kiepen rc. und anderen Gegenständen, welche Fußgänger bei sich führen, nach Entscheidung des Stationsvorstandes gestattet.

§ 28.

Gepäckscheine und Auslieferung des Gepäcks.

Gegen Einlieferung des Gepäcks, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäckschein. Dem Inhaber dieses Scheins, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheins, welche die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transport aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Lokal der Gepäckexpedition zu verlangen. Will derselbe die sofortige Auslieferung des Gepäcks nicht erwarten, so kann er dasselbe innerhalb 24 Stunden nach dessen Ankunft in bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Scheins in der Gepäckexpedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäckscheins ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

In der Regel soll das Gepäck nur auf der Station verabfolgt werden, wohin es aufgenommen ist. Insofern Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften dies gestatten, kann jedoch auf Verlangen des Reisenden das Gepäck auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäcks den Gepäckschein zurückzustellen und das Fahrbillet vorzuzeigen.

§ 29.

Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck.

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke, und zwar im Allgemeinen nach den in Abschnitt III. (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) ist von dem Reisenden ein höherer Werth nicht deklarirt, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet, dieser kann jedoch in einem höheren Be-

trage als mit 12 Mark (Oesterreich-Ungarn: 6 Gld. Silber) für jedes Kilogramm nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des blos beschädigten Gepäckstücks nicht beansprucht werden;

b) ist von dem Reisenden ein höherer Werth deklarirt, so wird mit der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangenen 150 Kilometer, die das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, im Minimum 0,20 Mark (10 Krz.) beträgt und 2 pro Mille der ganzen deklarirten Summe nicht übersteigen darf.

Die Werthdeklaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckschein eingeschrieben ist;

c) die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Der Reisende, welchem das Gepäck nicht überliefert werden würde, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäcks von der Gepäckexpedition bescheinigt werde.

Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transport aufgegeben worden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§§ 26 u. 27), wird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird.

§ 30.

In Verlust gerathene Gepäckstücke.

Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von drei Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluß aller weiteren Entschädigungsansprüche desselben, die Zahlung der im § 29 bestimmten Garantiesumme zu fordern.

Falls das verloren gegangene Gepäckstück später gefunden wird, ist hiervon der Reisende, sofern sein Aufenthalt zu ermitteln ist, ungeachtet der Empfangnahme der Entschädigung zu benachrichtigen, und kann derselbe innerhalb vier Wochen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des für den Verlust erhaltenen Schadensersatzes, und zwar nach seiner Wahl entweder am Bestimmungsorte oder frachtfrei am Aufgabeorte verabfolgt werde.

§ 31.

Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferungszeit.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit (§ 28) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:

1. Der für Versäumung der Lieferungszeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, kann nur im Betrage von 0,20 Mark (Oesterreich-Ungarn: 10 Krz.) für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks und jeden angefangenen Tag der Versäumniß bis dahin, daß das Gepäck als in Verlust gerathen anzusehen ist (§ 30), beansprucht werden. Will der Reisende die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung sich sichern, so hat er die desfallsige Erklärung mindestens eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll und nach den Betriebsvorschriften geschehen kann, in der Gepäckexpedition abzugeben. Sie hat nur dann rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von dieser im Gepäckschein vermerkt ist. Die hierfür zu entrichtende Vergütung darf 2 pro Mille der angegebenen Interesse-Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 1 Mark (50 Krz.) und unter Abrundung der zu entrichtenden Beträge auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) nicht übersteigen. Dagegen wird den Reisenden als Schadenersatz für die verspätete Lieferung derjenige Betrag desselben von der Eisenbahn geleistet, welcher innerhalb des deklarirten Betrages nachgewiesen werden kann.
2. Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

§ 32.

Gepäckträger.

Auf denjenigen Stationen, wo sich Gepäckträger befinden, können die Reisenden sich derselben, jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung, für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Lokalen der Gepäckexpeditionen bedienen. Die Gepäckträger sind durch die Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung versehen, welche sie, sowie die gedruckte Gebührentaxe, im Dienste bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen müssen. Sie haben eine mit der Nummer des Gepäckträgers versehene Marke bei Empfangnahme des Gepäckscheines zu verabfolgen.

Auf größeren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung einem Bahnbediensteten (Portier) gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben.

§ 33.

Zurückgelassene Gegenstände.

Alle im örtlichen Bezirk der Bahnverwaltung oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Eisenbahn abgelieferten Gegenstände werden mindestens 3 Monate lang aufbewahrt. Erst nach Ablauf dieser Frist wird mit denselben nach Maßgabe der bei den einzelnen Bahnen darüber bestehenden Bestimmungen verfahren.

Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, können bestmöglichst verkauft werden, sobald deren Verderben zu befürchten steht, und wird in diesem Falle der Erlös bis zum Ablauf der festgesetzten Frist zur Disposition des Berechtigten gehalten.

Im Uebrigen unterliegen dergleichen gefundene Gegenstände der in den gesetzlichen Vorschriften vorgezeichneten Behandlung.

c. Beförderung von Leichen.

§ 34.

Beförderungsbedingungen.

Der Transport einer Leiche muß, wenn er von der Ausgangsstation des Zuges erfolgen soll, wenigstens 6 Stunden, auf einer Zwischenstation mindestens 12 Stunden vorher angemeldet werden.

Die Leiche muß in einem Sarge luftdicht eingeschlossen und dieser von einer hölzernen Kiste umgeben sein. Der Transport kann auch im Leichenwagen stattfinden.

Der Leiche muß ein Begleiter beigegeben werden, welcher ein Fahrbillet zu lösen hat.

Bei der Aufgabe muß der vorschriftsmäßige Leichenpaß beigebracht werden, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ablieferung der Leiche zurückstellt. Die tarifmäßigen Transportgebühren müssen bei der Aufgabe entrichtet werden.

Wer unter falscher Deklaration Leichen zur Beförderung bringt, hat außer der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte das Vierfache dieser Frachtgebühr als Konventionalstrafe zu entrichten.

Innerhalb 6 Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation muß die Leiche abgeholt werden, widrigenfalls sie nach der Verfügung der Ortsobrigkeit beigesetzt wird.

d. Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen.

§ 35.

Annahme und Beförderung. Einlieferungszeit.

Equipagen und andere Fahrzeuge werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Sie müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Expedition aufgeliefert werden. Auf Zwischenstationen kann auf eine sichere Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden.

Equipagen und andere Fahrzeuge mit den Eil- und Schnellzügen zu befördern, ist die Eisenbahn nicht gehalten.

Die Reisenden dürfen während der Fahrt nicht in ihren Equipagen bleiben.

§ 36.

Auslieferung.

Nach Ankunft auf der Bestimmungsstation wird gegen Rückgabe der etwa ertheilten Quittung die Equipage oder das Fahrzeug ausgeliefert und muß spätestens innerhalb 2 Stunden abgeholt werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Trifft dagegen der Zug auf der Bestimmungsstation erst später ein, so läuft diese Frist erst von Morgens 6 Uhr des folgenden Tages an. Für jede Stunde längeren Verweilens ist die Verwaltung ein Standgeld zu fordern berechtigt.

§ 37.

Belassung von Reisegepäck rc. in den Equipagen.

Den Begleitern der Equipagen und Fahrzeuge steht es frei, Reisegepäck (§ 24) in denselben zu belassen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegenstehen (s. § 38).

§ 38.

Haftpflicht der Eisenbahn für Fahrzeuge.

Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güterverkehr geltenden Bedingungen und Abreden, soweit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Sie haftet aber nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird.

Dabei gilt es als bedungen, daß bei Verfolgung von Entschädigungsansprüchen, für Verlust oder Beschädigung der der Schadensberechnung nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber deklarirten Werth nicht übersteigen soll.

Eine solche Werthangabe ist nur für die Equipage oder für das Fahrzeug selbst, nicht für die darin befindlichen Gegenstände (§ 37) zulässig.

In Bezug auf letztere haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, für Schäden anderer Art aber nur, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Ist Werthangabe gewählt, so wird der im Tarif angegebene Transportpreis der Equipage oder des Fahrzeuges um einen bestimmten Satz erhöht. Dieser Satz darf 1 pro Mille der für jedes Fahrzeug deklarirten ganzen Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark (Oesterreich-Ungarn: 5 Krz.) und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) nicht übersteigen. Ist Werthangabe nicht erfolgt, so gilt als bedungen, daß der nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ermittelnde und zu ersetzende Werth jedes Fahrzeuges, einschließlich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 900 Mark (450 Gld. Silber) übersteigen soll.

Die Angabe eines höheren Werths als 900 Mark (450 Gld.) für eine unter Begleitung versendete Equipage hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; die Angabe eines höheren Werths der ohne Begleitung versendeten Equipagen erfolgt nach den für Frachtgüter gegebenenen Vornschrifte (§ 68).

§ 39.

Lieferungszeit.

Der Transport begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge, welche mit den Personenzügen befördert werden, geschieht mit dem Zuge bis zur Bestimmungsstation, zu welchem sie aufgegeben sind, sofern sie aber unterwegs aus einem Zuge in einen anderen übergehen müssen, brauchen sie erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge einzutreffen.

Die Lieferungszeit für alle anderen Equipagen und Fahrzeuge ist die für gewöhnliches Gut vorgesehene.

Die Haftpflicht für den durch Versäumung dieser Lieferfrist entstandenen Schaden erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als auf Zahlung von höchstens 30 Mark (Oesterreich-Ungarn: 15 Gld.) für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumniß. Die Deklaration eines höheren Interesses der rechtzeitigen Lieferung begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; für Equipagen ohne Begleitung erfolgt die Deklaration nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede

7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark (30 Gld.) der ganzen deklarirten Summe 0,5 Pf. (1/4 Krz.) unter Abrundung auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) mit einem Minimalsatze von 0,30 Mark (15 Krz.) nicht übersteigen darf.

e. Beförderung von lebenden Thieren.

§ 40.

Annahme. Ein- und Ausladen. Ausschließung kranker und wilder Thiere.

Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Der Absender bezw. Empfänger muß das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen, sich auch von der sicheren Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

Kranke Thiere werden zur Beförderung nicht angenommen. Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden Sanitätsvorschriften.

Zum Transport wilder Thiere ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Bei der Beförderung anderer lebender Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die Begleiter haben — sofern der Stationsvorstand nicht Ausnahmen zuläßt – ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und die Beaufsichtigung des Viehs während des Transports zu bewirken. Bei kleinem Vieh, insbesondere Geflügel, wenn es in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen (luftigen und hinlänglich geräumigen Behältern) aufgegeben wird, bedarf es der Begleitung nicht.

§ 41.

Beförderung von Hunden.

Die Beförderung der Hunde geschieht in abgesonderten Behältnissen.

Der Transportpreis muß bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Scheins bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung nach beendigter Fahrt der Hund verabfolgt wird. Hunde, welche nach Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren, ist die Verwaltung nicht verpflichtet. Diese Bestimmungen finden jedoch nur auf solche Hunde Anwendung, welche als Begleiter von Passagieren mit Personenzügen befördert werden, andernfalls gelten für die Beförderung von Hunden ebenfalls die allgemeinen Vorschriften der §§ 40 und 43.

§ 42.

Beförderung von Pferden.

Mit welchen Zügen und in welcher Zahl die Beförderung von Pferden stattfindet, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab.

Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen bereit stehen. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens früh vor 7 Uhr abgeht, müssen die Pferde bis 8 Uhr Abends angemeldet werden.

Auf die Versendung von Zwischenstationen ab kann mit Sicherheit nur im Falle vorheriger Verständigung mit dem Stationsvorstande gerechnet werden.

Bei der Ankunft am Bestimmungsorte werden die Pferde gegen Rückgabe der etwa ausgestellten Beförderungsscheine ausgeliefert, das Abführen derselben muß spätestens eine Stunde nach der Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen.

Mit Ablauf dieser Frist ist, selbst wenn die Pferde im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, die Eisenbahnverwaltung ein Standgeld zu erheben berechtigt.

Der Fahrpreis der Pferde ist am Abgangsorte zu entrichten.

§ 43.

Beförderung von anderen Thieren.

Die Quantität der gleichzeitig zu befördernden sonstigen Thiere, sowie die Züge, mit welchen sie zu befördern, bestimmt die Eisenbahn. Namentlich hängt die Mitnahme einzelner Stücke davon ab, ob paßlicher Raum vorhanden ist und kann daher im Voraus nicht zugesichert werden.

Der Fahrpreis ist am Absendungsorte zu erlegen. (Oesterreich-Ungarn: Im internen österreichisch-ungarischen Verkehre kann der Fahrpreis bei Aufgabe gegen Frachtbrief nach Wahl des Aufgebers auch an den Empfänger zur Zahlung überwiesen werden.)

Die Thiere müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht, und, wenn der Zug in der Nachtzeit oder des Morgens vor 7 Uhr abgeht, bis 8 Uhr Abends vorher angemeldet werden. Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte werden die Thiere gegen Rückgabe der Beförderungsscheine ausgeliefert; das Ausladen und Abtreiben muß spätestens zwei Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen. Nach Ablauf dieser Frist ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Thiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung zu geben oder ein Standgeld zu erheben, falls sie dem Vieh einen ferneren Aufenthalt auf dem Bahnhofe gestattet.

§ 44.

Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde nnd sonstiger lebender Thiere richtet sich nach den für den Güterverkehr im Abschnitt III. enthaltenen Vertragsbedingungen, soweit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind.

Die Eisenbahn haftet aber nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stoßen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transportes oder beim Aufenthalt auf dem Bahnhofe entstanden ist. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die (§ 40) geforderte Begleitung bezweckt wird. Dahin sind alle Gefahren zu rechnen, welche nicht aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transport benutzten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden können.

Tritt Ersatzpflichtigkeit ein, so bilden sowohl in Verlust- wie in Beschädigungsfällen der vom Aufgeber deklarirte Werth, falls aber eine solche Werthangabe nicht erfolgt ist, die folgenden Beträge die Maximalentschädigungssätze:

600	Mark	(Oesterreich-	Ungarn:	300	fl.	—	kr.)	für	ein Pferd,
200	=	=	=	100	=	—	=	=	ein Füllen bis zu einem Jahre,
300	=	=	=	150	=	—	=	=	einen Mastochsen,
200	=	=	=	100	=	—	=	=	ein Haupt Rindvieh,
25	=	=	=	12	=	50	=	=	ein Kalb bis zu einem Jahre,
90	=	=	=	45	=	—	=	=	ein Mastschwein,
35	=	=	=	17	=	50	=	=	ein mageres Schwein,
10	=	=	=	5	=	—	=	=	ein Ferkel bis zu 3 Monaten,
20	=	=	=	10	=	—	=	=	ein Schaf oder eine Ziege,
10	=	=	=	5	=	—	=	=	einen Hund,
100	=	=	=	50	=	—	=	=	100 Kilogramm sonstiger Thiere.

Ist Werthangabe gewählt, so ist neben dem tarifmäßigen Transportpreise ein Zuschlag zu bezahlen, welcher 1 pro Mille der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark (5 Krz.) und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) nicht übersteigen darf.

Die Angabe eines höheren Werthes hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Abreßseite des Frachtbriefes an der dazu be-

stimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen, oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

§ 45.

Lieferungszeit.

Die Lieferungszeit ist, je nachdem die Beförderung mit Personen- oder mit Güterzügen geschieht, die für Eilgut oder für gewöhnliches Gut, und berechnet sich nach den im Abschnitte III. enthaltenen Bestimmungen, welche auch für die Folgen versäumter Lieferungszeit maßgebend sind.

Die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, kann jedoch in der, § 28 Alinea 2 für Gepäck bestimmten Frist verlangt werden. Die Deklaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen, oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark (Oesterreich-Ungarn: 30 Gld.) der ganzen deklarirten Summe 0,25 Pf. ($^1/_{10}$ Krz.), unter Abrundung auf 0,10 Mark (ganze Krz.), mit einem Minimalsatze von 0,30 Mark (15 Krz.) nicht übersteigen darf.

Zusatz 2:

Uebereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglement:

Art. 2.

Zu § 7 des Betriebsreglements.

Ueber die Beförderung von Extrafahrten, von Salon-, Personen-, Kranken- und besonderen Gepäckwagen sind besondere, in dem Anhange II.*) enthaltene Bestimmungen vereinbart.

Art. 3.

Zu § 8 des Betriebsreglements.

Die Tarife für den Lokalverkehr werden auf Verlangen gegenseitig unter den Verwaltungen ausgetauscht.

Art. 4.

Zu § 10 des Betriebsreglements.

Im Geltungsbereiche des Vereins-Betriebsreglements finden bezüglich der Beförderung von Kindern folgende Bestimmungen Anwendung:

*) Der Anhang II. ist wegen der häufigen Abänderungen, welchen er unterliegt, hier nicht zum Abdrucke gebracht.

1. Kinder unter 3 Jahren, welche ihren Sitz auf dem Platz ihrer Begleiter finden, werden frei befördert. Wenn mehrere Kinder unter drei Jahren von einer erwachsenen Person begleitet werden, so sind nur zwei Kinder taxfrei.
2. Kinder im Alter von 10 Jahren und darüber genießen keine Taxermäßigung.
3. Ein Kind im Alter von 3—10 Jahren wird in allen Wagenklassen und bei allen Zuggattungen zur Hälfte des Fahrpreises für Erwachsene befördert. Die Fahrpreise für Kinderbillets werden auf volle Zehnpfennig aufgerundet.
4. Zwei Kinder von 3—10 Jahren werden in allen Wagenklassen und Zuggattungen auf ein einfaches Billet der betreffenden Klasse befördert.
5. Soweit überhaupt Freigepäck gewährt wird, werden auf ein ganzes Billet 25 Kilogramm, auf ein Billet zum halben Fahrpreise 12 Kilogramm Freigepäck zugestanden.
6. Für einzelne Kinder im Alter von 3—10 Jahren werden entweder Blankobillets unter Eintragung des Fahrpreises und der Strecke, für welche sie gelten, oder halbe gewöhnliche Billets in der Weise ausgegeben, daß entweder die Billets für Erwachsene rechtwinklig oder in der Diagonale von unten rechts nach oben links durchschnitten werden und diese gebildeten Billethälften als Kinderbillets Verwendung finden. Von dem in der Diagonale durchschnittenen Billet dient der obere Theil als Kinderbillet, während der die Kontrolnummer tragende Theil zum Ausweis bei der Rechnungslegung in den Händen der Billetexpedition verbleibt.

   Auf Billets in Form von Kouponbüchern finden die vorstehenden Bestimmungen in Betreff der Beförderung von Kindern im Alter von 3—10 Jahren keine Anwendung. Uebrigens können zwei Kinder in diesem Alter auf ein Billet in Kouponbuchform in der betreffenden Wagenklasse befördert werden.
7. Soweit sich nicht einzelne Verbände über die ausschließliche Anwendung eines bestimmten Systems verständigen, ist die ausgebende Verwaltung zur Anwendung einer dieser Formen berechtigt.

Art. 5.

Zu § 21 des Betriebsreglements.

Die Regulirung in den Fällen der in Absatz 3 und 4 behandelten Anschlußversäumungen ist von derjenigen Verwaltung vorzunehmen, welcher die ursprüngliche Abgangsstation angehört. Dieser Verwaltung soll allein die Entscheidung darüber zustehen, ob die Voraussetzungen der Absätze 3 und 4 vorliegen. Die von ihr zurückerstatteten Fahrgelder werden ihr von sämmt-

lichen betheiligten Verwaltungen pro rata der bezogenen Antheile vergütet, ohne Rücksicht darauf, ob die Verspätung durch die eine oder andere Bahn verschuldet ist oder nicht.

Art. 6.

Zu § 24 des Betriebsreglements.

Der Berechnung der Gepäckfracht in den Tarifen wird eine Einheitstaxe pro 10 Kilogramm und 1 Kilometer zu Grunde gelegt. Die Tarifsätze werden auf 2 Dezimalstellen, die zu erhebenden Beträge auf 1 Dezimalstelle aufwärts abgerundet.

Art. 7.

Zu den §§ 29—31 des Betriebsreglements.

Siehe Art. 29.

Art. 8.

Zu § 34 des Betriebsreglements.

Die Frachtberechnung für Leichen erfolgt pro Wagen und Kilometer. Die Fracht wird berechnet und erhoben nach einem Frachtsatze mit 1 Dezimale.

Art. 9.

Zu den §§ 35—37 des Betriebsreglements.

Der Berechnung der Fracht für Equipagen und andere Fahrzeuge wird der verwendete Eisenbahnwagen zu Grunde gelegt, ohne Unterschied, ob ein oder mehrere Fahrzeuge auf demselben untergebracht sind.

Art. 10.

Zu den §§ 40—43 des Betriebsreglements.

I. Für die Annahme und Beförderung lebender Thiere kommen im Geltungsbereiche des Vereins-Betriebsreglements (cfr. Eingang dieses Reglements) folgende Bestimmungen zur Anwendung:

1. Die Annahme und Beförderung lebender Thiere (ausgenommen Hunde in Begleitung von Reisenden), ganz gleich, ob direkte oder gebrochene Expedition, Frachtgut- oder Eilgutbeförderung in Frage kommt, kann nach dem Ermessen der Versandverwaltung in allen Fällen auf Frachtbrief (statt auf Beförderungsschein) zugelassen werden, sofern der Versender mit dieser Abfertigungsweise einverstanden ist.
2. Im Falle die Annahme und Beförderung lebender Thiere (cfr. Nr. 1) auf Frachtbrief erfolgt und direkte Abfertigung (Tarifirung bezw. Kartirung) nicht eintreten kann, hat die Versandverwaltung die Frankirung der Fracht- und Fahrgelder durch das Frankatur-

notenverfahren (siehe Art. 22 sub 4 dieses Uebereinkommens) zu bewirken. Nachnahmen der Versender sind ausgeschlossen.

Ausnahmsweise soll die Versandbahn berechtigt sein, auch von der Vorausbezahlung der Fahr- und Frachtgelder abzusehen; für diesen Fall treten dann die im Art. 22 zu Nr. 3 dieses Uebereinkommens vereinbarten Bestimmungen im ganzen Umfange zu Gunsten der im Transport nachfolgenden Vereinsbahnen in Geltung.

3. Direkte Frachtbriefe zu Viehtransporten sind von der Versandverwaltung nur dann anzunehmen, wenn ihr die Vorschriften wegen der Begleitung der Viehtransporte auf den nachfolgenden Bahnen bekannt sind und die Befolgung derselben möglich ist.

II. Im Uebrigen gelten folgende Bestimmungen:

1. Bei Beförderung von Thieren nach der Stückzahl wird der Frachtsatz für 2 Dezimalen berechnet und mit 1 Dezimale erhoben.

2. Die Frachtsätze für die Beförderung von Thieren in Stallwagen werden pro Stück (1, 2, 3 ꝛc.) und Kilometer mit 2 Dezimalen normirt und mit 1 Dezimale erhoben.

3. Die Frachtsätze für Thiere in Käfigen werden pro 10 Kilogramm und 1 Kilometer festgestellt.

Die Abrundung des zu erhebenden Satzes erfolgt wie bei der Erhebung der Gepäckfracht. (S. oben Art. 6.)

4. Der Frachtsatz für Thiere in Ladungen (gewöhnlichen Wagen) wird nach Quadratmetern der Ladefläche mit 2 Dezimalen festgesetzt und mit 1 Dezimale erhoben.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. fehlt. Motive des Preuß. Entw. fehlen. I. Lesg. Prot. S. 827–830. Entw. I. Lesg. Art. 339. II. Lesg. Prot. S. 1230—1232. Entw. II. Lesg. Art. 376. Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 12. Dezember 1859 S. 9 f. Monita: Nr. 450 (Art. 396 Alin. 1 Nr. 1), 451, 452, 453. III. Lesg. Prot. S. 4671–4673, 4701 (Art. 400a. Nr. 1), 4786 (II. ad 1a., b.), 5010—5014, 5111, 5122. Entw. III. Lesg. Art. 425.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des Handelsr. 1. Aufl. I., 1. §§ 31, 32 f. S. 194 f., I., 2. § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 f. v. Rönne, Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Uebersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 f. Behrend, Handb. des H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. S. 1 u. 2. Im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 474. Endemann § 161 S. 764—767. Goldschmidt, Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 26 S. 606 f., Bd. 28 S. 441 ff. v. Hahn II. S. 538—544. Keyßner, H.-R. S. 486, 487 und in Busch's Arch. Bd. 10 S. 60. C. F. Koch S. 433, 434. Kowalzig S. 450, 451. Makower Anm. z. Art. 425. Puchelt II. S. 431—433. Wengler S. 410. v. Rönne II. S. 515. v. Krämel S. 606, 607. Gad S. 319. Gareis S. 370, 371. Thöl, H.-R. III. §§ 96, 97 S. 195—200 und Handelsr. Erörter. 1882 S. 11—15. Scheffer u. Groß S. 455, 456. Brix S. 421. Wächter I. S. 493 f. W. Koch, Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 10 S. 81 f., Eisenb.-Transp.-R. S. 109—113. Hillig S. 62 f. Epstein S. 5—36. Kühlwetter S. 5—55. Wehrmann S. 124—127. Ueber Haftung der Eisenbahnen für vertauschtes Reisegepäck, Busch, Arch. Bd. 8 S. 342 f. Waruschon-Jarociewicz S. 7—15.

Entscheidungen des Deutschen Reichsgerichts: 22. April 1881 Bd. 4 S. 192. Entscheidungen des Oesterr. Oberst. Gerichtshofes: 4. November 1863, Epstein S. 72. 18. Februar 1874, Epstein S. 264, Röll S. 261. 3. August 1876, Epstein S. 392, Röll S. 455.

236) **Prinzip und Entstehung des Art. 425. „In Ansehung des Reisegepäcks kann bedungen werden ...."**

Durch Art. 425 wird die Reihe der Ausnahmen in Betreff des den Eisenbahnen im Art. 423 auferlegten Vertragsverbotes fortgesetzt. Während Art. 424 die Fälle der Ablehnung der gesetzlich bestehenden Haftpflicht für Verlust und Beschädigung der Frachtgüter behandelt, bezieht sich Art. 425 im Anschlusse daran auf die Fälle der Ablehnung der Haftpflicht für Verlust und Beschädigung des Reisegepäcks (s. Anm. 224 S. 219).

Art. 425 gestattet den Eisenbahnen in dieser Hinsicht drei Haftbeschränkungen, nämlich:

1. für Verlust und Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist (Ziff. 1 Satz 1),
2. für Verlust und Beschädigung von Gegenständen, welche sich in Reiseequipagen befinden (Ziff. 1 Satz 2),
3. für Verlust von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist (Ziff. 2).

Was nun die Entstehung dieses Artikels anlangt, so war bereits in den zur III. Lesung angebrachten Moniten Nr. 450—453 in Vorschlag gebracht worden, zu bestimmen, daß Abweichungen von der gesetzlichen Haftpflicht bedungen werden können: wenn die Güter als Reisegepäck oder Reiseequipagen aufgegeben sind.

Während der Berathungen III. Lesung wurde aber gerade im Gegensatze hierzu von Würtemberg (Prot. S. 4701 Art. 400a. Nr. 1) eine Bestimmung dahin beantragt, daß Aufhebung jeder Haftbarkeit — den Fall des Verschuldens ausgenommen — für Verlust und Beschädigung bei Reisegepäck bedungen werden könne, welches der Reisende nicht besonders der Verwaltung zum Transport übergeben hat.

Endlich vereinigte Thüringen jene beiden Anträge durch den Vorschlag (Prot. S. 4786):

ad 1: a) Reisegepäck betreffend.

„Es kann wirksam festgestellt werden, daß für Güter, welche als Reisegepäck aufgegeben sind nur dann gehaftet werde, wenn der Anspruch wegen Verlusts oder Beschädigung innerhalb einer bestimmten Frist geltend gemacht wird."

„Diese Frist darf nicht früher ablaufen, als acht Tage nach dem letzten Tage, an welchem der Empfänger das Reisegepäck reglementsmäßig in Empfang nehmen sollte."

b) Equipagen. Die der Bestimmung unter a. zu Grunde liegende ratio trifft für Equipagen nicht zu. Diese sind daher nicht zu erwähnen. Wohl aber dürfte in Betreff des in Equipagen enthaltenen Gepäcks eine Modifikation der allgemeinen Grundsätze geboten sein, und ebenso in Betreff der von den Passagieren bei sich behaltenen Effekten. Es wird der Würtemb. Antrag Art. 400a. Nr. 1 Satz 1 mit dem Zusatze beantragt:

„Dies gilt namentlich von den in Equipagen befindlichen Gütern."

Zur Begründung dieses Vorschlages wurde angeführt: „Was das nicht besonders zum Transport übergebene Reisegepäck angehe, so verstehe es sich von selbst, daß die Eisenbahnen für den Verlust und die Beschädigung desselben als Frachtführer aus dem Gesichtspunkte des receptum nicht haften. Dies sei bezüglich des Handgepäcks der Reisenden, welches dieselben bei sich behielten, in

zweifellos, daß hierüber gar keine besondere Bestimmung aufgenommen zu werden brauche. Zweifelhaft könne die fragliche Entscheidung nur wegen des Gepäcks sein, welches in den zum Weitertransporte auf die Bahn gebrachten Equipagen zurückbleibe und nicht besonders zum Transport übergeben werde. Für letzteres sei eine ausdrückliche Aufnahme dieser Entscheidung auch von größerem praktischen Interesse, weshalb unter 1 b. ein entsprechender Zusatz in Vorschlag gebracht sei. Was aber das besonders übergebene Gepäck betreffe, von welchem in der Anlage zum 567. Protokolle (sc. S. 4701) gar nicht die Rede sei, so führe es zu weit, wenn man die Festsetzung der Haftbarkeit der Eisenbahnen denselben ganz anheimgebe und ihnen somit gestatte, jede Haftbarkeit hierfür abzulehnen, wie dies in Art. 396 Ziff. 1 des Antrages unter Nr. 450 der Zusammenstellung geschehe, es fehle hierfür an besonderen, in der Natur der Sache oder des Geschäftsbetriebs der Eisenbahnen liegenden Gründen, indem der Transport des Reisegepäcks seiner rechtlichen Natur nach nichts anderes als ein gewöhnliches Frachtgeschäft sei, wenn es auch mit anderen als bei dem gewöhnlichen Frachtgute gebräuchlichen Manipulationen betrieben werde.

Von anderer Seite wurde aber beigefügt: Die Eisenbahnen hätten selbst niemals beansprucht, ganz frei von der Haftung für das ihnen zum Transporte übergebene Gepäck der Reisenden zu sein, sondern nur das Verlangen gestellt, daß die Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung des Reisegepäcks innerhalb gewisser kurzer Fristen geltend gemacht werden müßten. Und dieses letztere Verlangen sei auch in der Natur der Verhältnisse begründet. Das Reisegepäck müsse meistens so schnell expedirt und auf die Wagen gebracht werden, daß eine genaue Untersuchung desselben rücksichtlich der Verpackung und eine überall genügende Kartirung desselben nicht möglich sei. Unter diesen Umständen könnten die Eisenbahnverwaltungen wegen deroutirter oder beschädigter Gepäckstücke nicht auf lange Zeit hinaus Rede und Antwort stehen, sondern müßten das Recht haben, die fraglichen Ansprüche an die Bedingung zu knüpfen, daß sie in einer verhältnißmäßig kurzen Frist angemeldet werden müßten. Man möge nicht einwenden, daß in dieser Beziehung der allgemeine Satz über die Verjährung (jetzt Art. 408) genügen werde, denn dieser spreche nur von der Frist, innerhalb welcher ein einmal begründeter Anspruch verjähren solle, während es sich hier darum handle, zu bestimmen, daß der betreffende Anspruch nicht anders entstehen solle, als wenn er innerhalb einer gewissen Frist angemeldet werde.

Nachdem im Verlaufe der Diskussion noch der Bemerkung eines Mitgliedes gegenüber, es würde offenbar zu weit führen, wenn man gestatten wollte, daß nach Ablauf der Frist jeder Anspruch des Eigenthümers auf das Reisegepäck für erloschen erklärt werde, indem dadurch die Rückforderung des Reisegepäcks, selbst wenn es vorhanden sei, ausgeschlossen werden würde, hervorgehoben worden war, daß durch den in Rede stehenden Antrag nur der Anspruch auf Schadensersatz wegen Verlust und Beschädigung des Frachtguts und nicht auch der Anspruch auf Herausgabe des noch vorhandenen Frachtguts vom Ablaufe der Frist an ausgeschlossen sei (Prot. S. 5012), und nachdem ferner die Meinung widerlegt worden war, eine derartige gesetzliche Ausnahmebestimmung sei deshalb überflüssig, weil sich das Vertragsverbot des Art. 376 (jetzt Art. 423) nur auf den materiellen Umfang, nicht die zeitliche Begrenzung der Schadensersatzansprüche gegen Eisenbahnen beziehe (Prot. S. 5013), wurde bei der Abstimmung zunächst bezüglich des verloren

gegangenen Reisegepäcks beschlossen, auszusprechen, es stehe den Eisenbahnverwaltungen frei, zu vereinbaren, daß sie für das nicht besonders zum Transport übergebene Reisegepäck nicht zu haften hätten, und dasselbe auch für das in den Equipagen befindliche Gepäck. Der Antrag, den Eisenbahnen wegen des besonders übergebenen Gepäcks im Sinne des Monitums Nr. 450 die Vertragsfreiheit zu belassen, wurde abgelehnt, dagegen der Antrag in Nr. II. 1a. Abs. 1 der Anlage zum 574. Protokolle (S. 4786) — Ausschluß der Haftung für aufgegebenes Gepäck bei Nichtgeltendmachung des Anspruchs innerhalb einer bestimmten Frist — angenommen. Zugleich wurde entschieden, daß diese Beschlüsse auch auf den Fall der Beschädigung des Reisegepäcks auszudehnen seien (Prot. S. 5014).

Durch die Redaktionskommission erhielt hierauf der Art. 425 seine gegenwärtige Gestalt, nur wurde noch nachträglich ein Zusatz, daß die vorgedachte Frist nicht kürzer als drei Tage sein dürfe, angenommen, dagegen der weitere Vorschlag zu Ziff. 2 auch für nicht angemeldete Beschädigungen ein Gleiches zu bestimmen, nicht weiter verfolgt, nachdem dagegen geltend gemacht worden war, daß die ratio der hier in Rede stehenden Bestimmung auf den Fall einer bloßen Beschädigung des Reisegepäcks nicht passe (Prot. S. 5111, 5122).

Aus der Fassung und Stellung des Art. 425 sowie aus den vorstehenden legislatorischen Erörterungen ergiebt sich, daß es nicht in der Absicht lag, durch die Bestimmungen des Art. 425 eine vollständige Regelung der Haftpflicht der Eisenbahnen für das Reisegepäck herbeizuführen, sondern lediglich unter Berücksichtigung der eigenthümlichen und verschiedenartigen Formen, in welchen sich die Beförderung des Reisegepäcks im Eisenbahnverkehre vollzieht, die mehrfach streitig gewordenen Grenzen zu bestimmen, innerhalb deren sich die Eisenbahnen der Haftpflicht für Reisegepäck vertrags- bezw. reglementsmäßig entschlagen dürfen. Hierbei kam nun einerseits das nicht zum Transport aufgegebene Reisegepäck, wozu auch das in Reiseequipagen befindliche gehört (Ziff. 1) — andererseits das zum Transport aufgegebene (Ziff. 2) in Frage. Für ersteres hielt man es für angezeigt, der Eisenbahn die vertragsmäßige Befreiung von jeglicher Haftbarkeit zu gestatten, Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute ausgenommen, während für letzteres nur ein Befreiungsvertrag des Inhalts zugelassen ward, daß für solches Reisegepäck nur gehaftet werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten, nicht unter 3 Tagen betragenden Frist nach der Ablieferungsfrist abgefordert wird.

Indem im Folgenden die Tragweite dieser Bestimmungen erörtert wird, soll hier nur im Allgemeinen darauf hingewiesen werden, daß nach der Stellung des Art. 425 in dem vorliegenden Abschnitte, sowie nach dem Zusammenhange mit den vorhergehenden Artikeln und der Fassung der einzelnen Vorschriften der Gesetzgeber von der Annahme ausgegangen zu sein scheint, daß sowohl in Betreff des zum Transporte besonders aufgegebenen, wie auch des nicht aufgegebenen Reisegepäcks stets ein Frachtvertrag vorliege, aus welchem den Eisenbahnen die gesetzliche Haftpflicht gemäß Art. 395 f. H.-G.-B. obliege und daß sich somit Art. 425 für beide Kategorien des Reisegepäcks als eine Ausnahme gegenüber dem Vertragsverbote des Art. 423 darstelle. (Vgl. Thöl § 97 S. 198—200, v. Kräwel S. 607. Diese Annahme wird jedoch von anderer Seite als unzutreffend bezeichnet und behauptet, daß hinsichtlich des zum Transport nicht besonders aufgegebenen Reisegepäcks ein Frachtvertrag und mithin auch eine Haftpflicht aus Art. 395 H.-G.-B.

nicht begründet sei, vielmehr sei hier (also ohne materiellen Zusammenhang mit den übrigen Bestimmungen dieses Abschnittes) die Gelegenheit nur benutzt, um auch über die Beschränkung der Haftpflicht für nicht aufgegebenes Reisegepäck Bestimmung zu treffen. v. Hahn II. S. 538—540, Puchelt II. S. 431. Auf diese prinzipielle Streitfrage ist in der folgenden Anmerkung näher eingegangen (s. unten).

237) **[In Ansehung des Reisegepäcks kann bedungen werden:]**
„1) daß für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird."

Ziff. 1 Satz 1 des Art. 425 gestattet — als siebente (s. Art. 424) Ausnahme von der Regel des Art. 423 — den Eisenbahnen eine vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht dahin: „daß für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird".

Von dieser Befugniß ist in dem Eisenbahn-Betriebsreglement (§ 29 Alin. 3) Gebrauch gemacht (vgl. Anm. 262), d. h. der vom Gesetze gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl III. § 97 S. 199).

Der gesetzgeberische Grund für die Zulassung dieses Befreiungsvertrages liegt darin, daß das zum Transport nicht aufgegebene Reisegepäck unter eigener Aufsicht und Obhut des Reisenden nach seinem damit stillschweigend ausgesprochenen Willen verbleibt, und folgeweise die Eisenbahn — ähnlich, wie bei begleiteten Frachtgütern (s. S. 247) — befugt erscheint, ihre Aufsicht und Obhut über derartiges Reisegepäck entsprechend zu verringern. Es ist, wie schon in der vorigen Anmerkung S. 292 angedeutet, aus dem Umstande, daß solches Reisegepäck zum Transport nicht aufgegeben wird, die Frage entstanden:

> ob in Betreff dieser Gattung Reisegepäck ein Frachtvertrag überhaupt vorliege und mithin die unter Ziff. 1 des Art. 425 aufgeführte Ausnahme als eine auf Art. 395, 423 H.-G.-B. bezügliche angesehen werden könne?

Von v. Hahn (II. S. 538 f.) sowie von Puchelt II. S. 431 wird diese Frage verneint und zur Begründung darauf hingewiesen, daß nach dem in Deutschland überall angenommenen Prinzip, wonach die Eisenbahn Gepäckstücke des Reisenden gegen Ausstellung einer besonderen Urkunde (Gepäckschein) zu Beförderung übernehme, ein festes Kriterium der Uebernahme gegeben, d. h. nur dasjenige Gepäck als übernommen anzusehen sei, welches ordnungsmäßig aufgegeben sei. In Betreff desjenigen Gepäcks dagegen, welches der Reisende in den Waggon mitnimmt, sei ein Frachtvertrag nicht abgeschlossen. Auch in den Protokollen (S. 5010) sei daher bemerkt: „es verstehe sich, was das nicht besonders zum Transport übergebene Reisegepäck angehe, von selbst, daß die Eisenbahnen für den Verlust und die Beschädigung desselben als Frachtführer aus dem receptum nicht zu haften hätten ....." Das Gepäck des Reisenden, welches er nicht aufgebe, bilde begrifflich keinen Gegenstand des Frachtvertrages, sondern sei Zubehör der Person, also

ein Theil des Personentransportvertrages. Das Recht des Passagiers erhalte dadurch eine Erweiterung, daß er den ihm vertragsmäßig zukommenden Raum in den Transportmitteln (Wagen) auch noch zur Unterbringung von Sachen geringeren Umfangs (Handgepäck) zu benutzen und dadurch die Beförderung derselben herbeizuführen befugt sei. Daß die Unterbringung und Beförderung dieser Sachen als ein Theil des Passagiervertrages erscheine, ergebe sich aus den in den Reglements darüber enthaltenen Erklärungen und den in den Transportmitteln (Waggons) getroffenen Einrichtungen. Daraus folge, daß die Eisenbahnverwaltung nur, wenn durch ihr Verschulden diese Sachen in Verlust gerathen oder beschädigt werden, schadensersatzpflichtig sei. Auch die positive Bestimmung des H.-G.-B. über das nicht aufgegebene Reisegepäck wolle hieran nichts ändern. Denn, wenn sich auch Art. 425 Ziff. 1 Satz 1 der Form nach als eine Ausnahmebestimmung zu Art. 423 darstelle, so zwinge diese Fassung doch nicht zu der Annahme, daß das Gesetz das Mitnehmen von Handgepäck für den Abschluß eines Frachtvertrages erklärt habe. Der vorliegende Satz sei vielmehr vereinbar ebensowohl mit der vorbezeichneten Konstruktion (Erweiterung des Personentransportvertrages), als mit der Auffassung des Rechtsverhältnisses als Frachtvertrag. Er führe also nicht mit Nothwendigkeit auf die letztere Konstruktion. Mögen daher auch die Worte des Gesetzes auf diese Auffassung deuten, so sei doch aus der Bestimmung nicht zu entnehmen, der Gesetzgeber habe stillschweigend den Satz aussprechen wollen, daß ohne besondere Verabredung die Eisenbahn für nicht aufgegebenes Gepäck wie ein Frachtführer hafte. Diese Argumentation erscheine aber um so gerechtfertigter, als der äußere Grund, aus welchem die Gesetzesverfasser sich zur Wahl der vorliegenden Fassung veranlaßt gefunden haben, nicht verborgen sei. Er liege darin, daß die Eisenbahnen in ihren Reglements Erklärungen aufgenommen hätten, daß sie für nicht aufgegebenes Gepäck überhaupt keine Garantie leisten (also auch nicht für Verschulden). Es sei daher hier gewissermaßen nur die Gelegenheit benutzt, um einem Mißbrauche entgegenzutreten und dabei dieselbe Form und Methode, wie in den vorangegangenen Artikeln gewählt.

Dieser Annahme v. Hahn's und Puchelt's kann jedoch — und zwar in Modifikation der früher im Bd. I. Anm. 3 S. 25 entwickelten Auffassung — nicht beigetreten werden. Vielmehr ist mit Thöl (III. § 97 S. 198—200), Brix (S. 607), v. Kräwel (S. 607), Hillig (S. 63), Gad, H.-R. § 141 und Keyßner (Busch Bd. 10 S. 60 f.), Erk. des Kammerger. zu Berlin, D. E.-Z. 1868 S. 274, Erk. des Oesterr.-Oberst. Ger. vom 18. Februar 1874, Epstein S. 264, Röll S. 261, D. E.-Z. 1874 S. 382 anzunehmen, daß auch in Betreff des zum Transport nicht besonders aufgegebenen Gepäcks ein Frachtvertrag bestehe und sich daher Art. 425 Ziff. 1 Satz 1 als eine wirkliche Ausnahmebestimmung zum Art. 423 bezw. 395 darstelle. Die Konstruktion, es liege die Erweiterung eines Personenfrachtvertrages vor, erscheint in jeder Hinsicht gewunden und erklärt auch die Bestimmung nicht. Denn es kann sich dann, wie Thöl S. 200 zutreffend bemerkt, die Erweiterung immer nur als ein zweiter Vertrag über den Transport von Sachen darstellen — etwa in gleicher Weise, wie der bei begleiteten Gütern hinzutretende Passagiervertrag mit dem Begleiter ein zweiter Vertrag ist und nicht blos eine Erweiterung des Gütertransportvertrages. Sonst ist nicht recht verständlich, wie anders die Beförderung von Sachen als „Theil eines Passagiervertrages“ aufgefaßt werden soll. Denn eine wirkliche vertragsmäßige

(event. durch Klage zu erzwingende) Pflicht zur Beförderung des Handgepäcks wird nicht in Abrede gestellt, diese muß aber folgerichtig auf einem Sachenbeförderungsvertrage beruhen, gleichviel ob dieser mit einem Personenbeförderungsvertrage vereinigt ist oder nicht. Schwierigkeiten könnte also nur der Umstand bieten, daß eine spezielle Aufgabe zum Transport, eine Expedirung des Frachtguts (§ 49 f. oder Gepäcks §§ 26, 28 f. Betr.-Regl.), wie im Eisenbahnverkehre technisch die unter bestimmt vorgeschriebenen Modalitäten und Formen (Gepäckschein ꝛc.) erfolgende Abschließung des Vertrages und Uebergabe des Gutes genannt wird, zu fehlen scheint. Indeß sind hier unverkennbar die Begriffe „Aufgabe" und „Uebernahme" verwechselt. Eine Aufgabe zum Transport, wie bei dem mittelst Gepäckscheins reglementsmäßig eingelieferten und beförderten Gute, findet allerdings beim Handgepäck nicht statt. Wohl aber erfolgt auch bei Handgepäck eine Uebernahme zum Transport, wenngleich diese nicht speziell, sondern implicite zugleich mit der Person des Reisenden und unter seiner weiteren Aufsicht und Begleitung während des Transports gewissermaßen in Pausch und Bogen geschieht. Es wird also ein Frachtvertrag auch hinsichtlich des Handgepäcks geschlossen. Denn das Fehlen einer bestimmten Form und Expeditionsweise schließt das Vorhandensein des Vertrages, wie beim Frachtgut- so auch beim Gepäck-Transportvertrage an sich nicht aus. (Vgl. Bd. I. Anm. 6 S. 40 ff., Anm. 9 S. 64 ff., Entsch. des Deutsch. Reichsger. Bd. II. S. 56.) „Eine Empfangnahme — bemerkt daher Thöl S. 200 ganz richtig — hat immer spätestens dann stattgefunden, wenn die zu transportirenden Sachen in die Wagen gekommen sind, versteht sich mit Willen der Eisenbahnverwaltung. Es leidet also Art. 395 allerdings auch auf das nicht aufgegebene Reisegepäck Anwendung, aber mit den bedeutenden Modifikationen, welche der Umstand bewirkt, daß diese Sachen entweder begleitete Güter sind oder solchen rechtlich gleichstehen, und zwar begleitete mit dem (nach Art. 424 Ziff. 6 statthaften) ausdrücklich oder stillschweigend abgeschlossenen Befreiungsvertrag der Nichthaftung wegen solcher Unfälle (Verlust, Beschädigung), welche die Begleitung abwenden konnte." Die Stelle der Protokolle (S. 5010), es verstehe sich von selbst, daß die Eisenbahnen für den Verlust und die Beschädigung des nicht besonders zum Transport übergebenen Reisegepäcks als Frachtführer aus dem receptum nicht zu haften hätten, darf für die gegentheilige Annahme nicht herangezogen werden. Denn diese Bemerkung ist nur de lege ferenda gemacht und aus dem Beschlusse der Ausnahmebestimmung (Prot. S. 5014) die Annahme ersichtlich, daß die Haftpflicht der Eisenbahn aus dem Frachtvertrage auch für Handgepäck als bestehend angesehen wurde, wenn eine solche Vereinbarung nicht getroffen ist.

Vgl. Brix S. 607 Anm. 2, v. Krämel (S. 607), Erk. des IV. Sen. des Preuß. Ober-Tribunals vom 12. September 1865, Striethorst Bd. 61 S. 21 ff., Hillig S. 63, Gad S. 319, Keyßner in Busch's Arch. Bd. 10 S. 60 f. — gegen letzteren jedoch Ackermann in Busch's Arch. Bd. 13 S. 463 f.

(Vgl. über den Beginn der Haftpflicht in diesem Falle: W. Koch S. 110 Anm. 1a., Hillig S. 63.)

Für die Eisenbahnen ist übrigens diese Kontroverse thatsächlich dadurch erledigt, daß, wie bereits oben S. 293 bemerkt, im Eisenb.-Betr.-Regl. § 29 Alin. 3 die nach Art. 423, 425 Ziff. 1 H.-G.-B. zulässige Haftbeschränkung gegen Art. 395 ausdrücklich festgesetzt bezw. vereinbart ist.

Vgl. Keyßner S. 487 Nr. 3, Puchelt S. 431 Nr. 2, Wehrmann S. 124.

Die alleinige Voraussetzung für diesen Befreiungsgrund ist die Beförderung von „Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist“. Unter „Reisegepäck“ — von welchem — in der Regel wenigstens — nur im Zusammenhange mit der Beförderung eines Reisenden die Rede sein kann — werden begrifflich im Allgemeinen alle diejenigen Sachen verstanden, welche getrennt vom Körper des Reisenden als von demselben mit sich geführt befördert werden. Zunächst und in der Regel sind es solche Gegenstände, welche der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten u. dergl. Diese Gegenstände dürfen auch, falls nicht mangelhafte Verpackung vorliegt (Art. 424 Ziff. 1 H.-G.-B., § 25 Betr.-Regl.), von der Beförderung nicht zurückgewiesen werden (arg. Art. 422 Ziff. 1 H.-G.-B.). Ausnahmsweise können (müssen aber nicht) auch größere, kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände zugelassen werden. Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut oder aus Rücksichten der Ordnung und der Sicherheit (§ 22 Betr.-Regl.) von der Mitnahme in den Personenwagen ausgeschlossen sind, haben nicht den Charakter des Reisegepäcks. Die Entscheidung der Frage, was im konkreten Falle als solches anzusehen, liegt in erster Reihe den kompetenten Eisenbahnbeamten (Gepäck-Expeditionsvorständen ꝛc.) ob, im Streitfalle aber dem Richter (vgl. oben S. 167).

Bezüglich der Haftung für Reisegepäck unterscheidet das Gesetz zwei Hauptkategorien, nämlich:

I. Reisegepäck, welches nicht zum Transport aufgegeben ist (Ziff. 1 Art. 425),

II. Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist (Ziff. 2 Art. 425).

oder kürzer: nicht aufgegebenes und aufgegebenes Reisegepäck. Unter letzterem wird solches verstanden, welches in die Eisenbahn-Gepäckexpedition gegen Empfangsschein (Gepäckschein) besonders eingeliefert wird (§ 26 Alin. 1, § 28 Betriebsreglement). Unter „nicht aufgegebenem“ Reisegepäck dagegen solches, welches von den Reisenden in den Wagen — ohne Gepäckschein — mitgeführt und selbst beaufsichtigt wird, sogen. Handgepäck (§ 27 Betriebsreglement, C. F. Koch S. 433 Anm. 78, Pret. S. 5010), aber auch das in dringenden Fällen ausnahmsweise zunächst unexpedirt unter Vorbehalt späterer Expedirung in den Packwagen ꝛc. mitgenommene oder auf Haltestellen unexpedirt aufgenommene Gepäck (§ 26 Alin. 2 und 3 Betriebsreglement), sowie das in Equipagen und anderen Fahrzeugen belassene Reisegepäck (§ 37 Betriebsreglement, s. Anm. 238). Abgesehen von jenen Spezialfällen können der Natur der Sache nach zum eigentlichen Handgepäck nur kleine, leicht tragbare Gegenstände gerechnet werden, welche nach den Einrichtungen der Personenwagen in denselben ohne Belästigung der Mitreisenden unterzubringen sind und soweit solches Zoll- und Steuervorschriften gestatten. Unter diesen Voraussetzungen ist nach dem Betriebsreglement Reisenden der IV. Klasse auch die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Tragelasten in Körben, Säcken, Krügen ꝛc. und anderen Gegenständen, welche Fußgänger bei sich führen, nach Entscheidung des Stationsvorstandes, gestattet (§ 27 Reglement).

Vgl. Thöl § 97 S. 199, Keyßner S. 487 Nr. 2, Wehrmann S. 124, v. Hahn II. S. 542 § 4, Endemann § 61 S. 767, Puchelt II. S. 431 Anm. 1, 2.

Ist die gedachte Voraussetzung — der Transport nicht aufgegebenen Reise-

gepäcks — vorhanden, so kann bedungen werden, daß für Verlust oder Beschädigung desselben nur gehaftet werde, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird. Ueber Art und Form dieser Vereinbarung vgl. Anm. 225 S. 226. Die Fassung der nach Art. 425 gestatteten Vereinbarungen weicht von der nach Art. 424 zulässigen insofern ab, als in letzterer direkt ausgedrückt ist, wofür nicht gehaftet wird, während in ersterer indirekt gesagt ist, wofür nur gehaftet wird, so daß daraus alsdann erst e contrario geschlossen werden muß, daß für alle übrigen Schadensfälle eine Haftbarkeit nicht besteht. Die Eisenbahn darf sich also durch einen derartigen Vertrag nicht bloß — wie in den Fällen Ziff. 1—6 des Art. 424 — von bestimmten Kategorien von Schäden befreien, sondern überhaupt von jeglicher Haftbarkeit für Verlust und Beschädigung des Reisegepäcks, — ausgenommen allein den Fall, daß ihr eigenes Verschulden oder solches ihrer Leute nachgewiesen wird. Es ist demnach im Uebrigen indifferent, welche Ursache der Schaden hatte, ob er durch höhere Gewalt, gewöhnlichen Zufall, schlechte Verpackung, Verschulden der Mitreisenden, natürliche Beschaffenheit des Inhalts rc. herbeigeführt wurde. Die Eisenbahn kann jeden Schadensanspruch ablehnen, der nicht nachweislich auf ihr Verschulden oder das ihrer Leute gegründet wird.

Aber auch im letzteren Falle ist ihr gestattet, sich vertragsmäßig von jeder Beweislast zu befreien. Mit einem Schadensanspruche vermag der Reisende nur durchzudringen, wenn er der Eisenbahn nachweist, daß ihr oder ihrer Leute Verschulden den Verlust oder die Beschädigung herbeigeführt habe. Dieser Nachweis beruht also auf zwei Momenten:

1. auf dem Nachweise einer schuldbaren Handlung oder Unterlassung der Bahnverwaltung oder ihrer Leute,
2. auf dem Nachweise des kausalen Zusammenhanges zwischen dem gedachten Verschulden und dem Verluste oder der Beschädigung des Reisegepäcks.

In beiden Hinsichten sowie in Betreff des Umfangs des zu leistenden Schadensersatzes wird auf die Erläuterungen zum Alin. 3 des Art. 424 H.-G.-B. Anm. 232 S. 257 f. Bezug genommen. Häufig wird das alleinige Verschulden der Bahn oder ihrer Leute klar zu Tage liegen, z. B. wenn der Schaden durch eine auf Schuld der Bahnorgane beruhende Entgleisung, durch Mängel der Transportmittel rc. herbeigeführt ist. Häufig aber wird, insbesondere bei konkurrirendem Verschulden des Passagiers und der Bahn die Frage eine zweifelhafte sein und vom Richter aus der gesammten Sachlage heraus entschieden werden müssen, wessen Verschulden ganz oder antheilig den Schaden verursacht hat, z. B. bei Abhandenkommen des Gepäcks aus dem Coupé, Herausfallen ungenügend beaufsichtigter Sachen aus schlecht verschlossenen Wagen rc.

Vgl. v. Hahn II. S. 540 § 2, Thöl § 98 S. 201, Keyßner in Busch's Arch. Bd. 10 S. 60 f., Ackermann in Busch's Arch. Bd. 13 S. 463 f., Hillig S. 63, Erk. des Hand.-App.-Ger. München vom 1. Juli 1873, Busch, Arch. Bd. 36 S. 341. Ueber konkurrirendes Verschulden: Eger, Haftpflichtges. II. Aufl. S. 159 ff., Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 16 S. 111 und D. E.-Z. 1877 S. 305.

238) **„Dasselbe kann in Ansehung von Gegenständen bedungen werden, welche sich in Reiseequipagen befinden.“**

Ziff. 1 Satz 2 des Art. 425 gestattet — als achte Ausnahme von der Regel

des Art. 423 — den Eisenbahnen eine gleiche vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht, wie für nicht aufgegebenes Reisegepäck (Anm. 237), auch „in Ansehung von Gegenständen, welche sich in Reiseequipagen befinden“, d. h. auch hinsichtlich solcher Gegenstände kann bedungen werden, daß für deren Verlust oder Beschädigung nur gehaftet werde, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird.

Von dieser Befugniß ist in den Eisenbahn-Betriebsreglements (§. 38 Alin. 4) Gebrauch gemacht (vgl. Anm. 271), d. h. der vom Gesetze gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl III. § 98 S. 201).

Der gesetzgeberische Grund für die Zulassung dieses Befreiungsvertrages liegt (wie bei nicht aufgegebenem Reisegepäck) darin, daß Gegenstände, welche sich in Reiseequipagen befinden, der Bahnverwaltung nicht besonders zum Transport übergeben, sondern der Obhut und Aufsicht ihrer Begleiter (der Reisenden &c.) überlassen sind, so daß erstere befugt erscheint, ihre Obhut und Kontrole darüber entsprechend zu verringern. Es liegt hier also eine ähnliche ratio vor, wie bei nicht aufgegebenem Reisegepäck (Prot. S. 4786, 4787), nur mit dem Unterschiede, daß hinsichtlich des letzteren der Eisenbahn überhaupt nichts speziell zum Transport aufgegeben worden ist, während in Betreff der in Equipagen befindlichen Gegenstände doch wenigstens die Equipagen selbst, also gewissermaßen die Emballage, das Gefäß, in welchem jene Gegenstände aufbewahrt sind, besonders und gegen Quittung (§ 36) oder Transportschein (§ 38 Alin. 6, § 39 Alin. 3 Betriebsreglement) übergeben sind. Indeß dieser Unterschied soll nach der Intention der Gesetzgeber einen Unterschied in dem zulässigen Umfange des Befreiungsvertrages nicht begründen, vielmehr ist jeder darüber bestehende Zweifel durch den vorliegenden, mit den Worten: „Dasselbe kann ...“ beginnenden Zusatz beseitigt (Prot. S. 5010).

Die alleinige Voraussetzung für diesen Befreiungsgrund ist die Beförderung von „Gegenständen, welche sich in Reiseequipagen befinden“. Es ist hierbei eine zweifache Möglichkeit gegeben. Entweder bleiben die Passagiere mit ihrem Gepäck in den Equipagen sitzen, so daß sich dieses ganz analog dem Handgepäck darstellt (diese Form der Mitnahme von Gegenständen in Equipagen gestatten aber die geltenden Eisenbahn-Betriebsreglements nicht: vgl. § 35 Alin. 3) oder die Reisenden bezw. Begleiter, welche separat in den Eisenbahnwaggons reisen, belassen Reisegepäck und sonstige Gegenstände in den zum Transport aufgegebenen Equipagen, was nach dem Betriebsreglement § 37 zulässig ist, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegenstehen. Das Gesetz macht zwischen beiden Kategorien keinen Unterschied, sondern gestattet in allen Fällen, in welchen Gegenstände sich in Reiseequipagen befinden, den Befreiungsvertrag.

Vgl. v. Hahn II. S. 542 § 5, Thöl § 98 S. 201, Puchelt II. S. 432, Keyßner S. 487 Nr. 3.

Liegt die vorbezeichnete Voraussetzung — der Transport von Gegenständen, welche sich in Reiseequipagen befinden — vor, so kann bedungen werden, daß für Verlust oder Beschädigung solcher Gegenstände nur gehaftet werde, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird. Ueber Art und Form dieser Vereinbarung, sowie über den Nachweis des Verschuldens der Bahnverwaltung oder ihrer Leute gilt lediglich das in voriger Anmerkung S. 29[illegible] Gesagte.

239) [**In Ansehung des Reisegepäcks kann bedungen werden:**]
„2) **daß für Verlust von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit abgefordert wird. Die Frist darf nicht kürzer als drei Tage sein.**"

Ziff. 2 des Art. 425 gestattet — als neunte Ausnahme von der Regel des Art. 423 — den Eisenbahnen eine vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht dahin: „daß für Verlust von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist, nur gehaftet werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit abgefordert wird, und bestimmt zugleich, daß diese Frist nicht kürzer, als drei Tage sein darf."

Von dieser Befugniß ist in den Eisenbahn-Betriebsreglements (§ 29 Alin. 1c.) Gebrauch gemacht (vgl. Anm. 262), d. h. der vom Gesetze gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl III. § 96 S. 195). Ueber die Frage, ob bezw. inwieweit aber durch § 29 Alin. 1c. Betr.-Regl. hierbei die den Eisenbahnen durch Art. 425 Ziff. 2 gegebene Befugniß überschritten sei, s. unten S. 301.

Der gesetzgeberische Grund, welcher zur Aufnahme dieses Befreiungsvertrages führte, ist bereits oben Anm. 236 S. 291 bei Darstellung der Entstehung des vorliegenden Artikels berührt worden. Während es bei dem zum Transport nicht besonders aufgegebenen Reisegepäck zweifelhaft sein konnte, ob in Betreff desselben überhaupt ein Frachtvertrag und mithin die gesetzliche Haftpflicht des Frachtführers (Art. 395) und das Vertragsverbot des Art. 423 H.-G.-B. vorliege (vgl. Prot. S. 5010), war es hinsichtlich des zum Transport aufgegebenen (sc. reglements- und ordnungsmäßig gegen Gepäckschein 2c. eingelieferten, § 26 Alin. 1, 4, §§ 28, 29 Alin. 1, 2, §§ 30, 31 Betr.-Regl.) von vornherein unstreitig, daß ein wirklicher Frachtvertrag abgeschlossen und die Eisenbahn an sich als Frachtführer für das aufgegebene Reisegepäck haftpflichtig, mithin Art. 395 ff. u. 423 auf dasselbe anwendbar sei.

Vgl. Endemann § 161 S. 766, 767, Goldschmidt § 75 Note 12.

Dennoch sprachen gewichtige, in der eigenthümlichen Expeditions- und Beförderungsweise des Reisegepäcks liegende Gründe dafür, den Eisenbahnen, wenn auch nicht — wie mehrfach vorgeschlagen (s. S. 291) — Befreiung von jeglicher Haftbarkeit, so doch eine wesentliche Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht im Vertrags- bezw. Reglementswege zu gestatten. Diese Gründe liegen, wie in den Berathungen (Prot. S. 5011) hervorgehoben wurde, vornehmlich darin, daß das Reisegepäck meistens so schnell expedirt und auf die Wagen gebracht werden müsse, daß eine genaue Untersuchung desselben rücksichtlich der Verpackung und eine überall genügende Kartirung desselben nicht möglich sei. Unter diesen Umständen könnten die Eisenbahnverwaltungen wegen deroutirter oder beschädigter Gepäckstücke nicht auf lange Zeit hinaus Rede und Antwort stehen, sondern müßten das Recht haben, die fraglichen Ansprüche an die Bedingung zu knüpfen, daß sie in einer verhältnißmäßig kurzen Frist angemeldet werden müßten.

Uebereinstimmend damit bemerkt auch v. Hahn (das Handelsgesetzbuch und die Eisenbahnen S. 31 f., vgl. auch Komment. II. S. 543 § 6): „Das Interesse des Publikums erfordert es, daß die Eisenbahnverwaltung in Betreff des Trans-

ports von Gütern als Reisegepäck Modifikationen des sonst bei der Aufgabe und dem Transport selbst befolgten Verfahrens eintreten läßt. Dem Publikum wird die Möglichkeit geboten, die betreffenden Güter bis kurz vor dem Abgang des sie befördernden Zugs aufzugeben; die Expedition muß daher mit großer Schnelligkeit erfolgen. Auch unterwegs, namentlich bei der Ueberladung von einem Zug in einen andern und ebenso bei der Ablieferung ist eine große Schnelligkeit im Interesse des Publikums geboten. Die Schnelligkeit erschwert aber die Anwendung der sonst üblichen Vorsichtsmaßregeln, namentlich des Kartirens der einzelnen Gepäckstücke, und dadurch wird es den Bahnverwaltungen schwierig, sobald längere Zeit vorübergegangen ist, deroutirte Gepäckstücke zu verfolgen. Eine Beschränkung der Haftpflicht insofern, als der Gepäckinteressent verpflichtet wird, binnen kurzer Zeit seine Reklamation geltend zu machen, ist daher nicht unbillig." Aus diesen und ähnlichen Erwägungen ist den Eisenbahnen der unter Ziff. 2 des Art. 425 bezeichnete Befreiungsvertrag gestattet, die bezügliche Frist aber auf mindestens 3 Tage normirt worden. (Vgl. oben Anm. 236 S. 292.)

Die Voraussetzung für diesen Befreiungsgrund ist der Transport von Reisegepäck, welches zum Transport aufgegeben ist. Es ist bereits oben Anm. 237 S. 296 der Begriff „Reisegepäck" im Allgemeinen erörtert und zugleich darauf hingewiesen worden, daß das Reisegepäck nach seiner Expeditions- und Beförderungsweise bezw. nach der Form der bahnseitigen Uebernahme in zum Transport nicht (sc. besonders) aufgegebenes Reisegepäck (ohne Gepäckschein vom Reisenden in das Koupé mitgenommenes und dort unter eigener Aufsicht gehaltenes 2c., § 27 Betr.-Regl., vgl. auch § 26 Alin. 2 u. 3) und in zum Transport (sc. besonders) aufgegebenes Reisegepäck (gegen Empfangsschein bei der Gepäckexpedition eingeliefertes, der Bahnverwaltung mithin speziell übergebenes Reisegepäck, § 26 Alin. 1, §§ 28—31 Betr.-Regl.) zerfällt. Nur diese letztere Gattung von Reisegepäck (über dessen Begriff, Verpackungsart, Annahme, Beförderungsweise, Ein- und Auslieferung sowie Haftpflicht die §§ 24—26, 27—29 und 30 Betr.-Regl. nähere Bestimmungen enthalten) ist in Ziff. 2 des Art. 425 gemeint.

Ist die vorstehend bezeichnete Voraussetzung — der Transport von aufgegebenem Reisegepäck — vorhanden, so kann bedungen werden, daß für Verlust desselben nur gehaftet werde, wenn das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit abgefordert wird, wobei aber diese Frist nicht kürzer als drei Tage sein darf.

Ueber Art und Form dieser Vereinbarung vgl. Anm. 225 S. 226.

Die Fassung der Ziff. 2 führt e contrario zu dem Schlusse, daß bei einer diesbezüglichen Vereinbarung für Verlust des zum Transport aufgegebenen Reisegepäcks nicht gehaftet wird, wenn das Gepäck binnen jener bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit nicht abgefordert wird. Hierbei sind jedoch mehrfache Zweifel und Bedenken entstanden.

Zunächst fragt es sich, ob der vorliegende Befreiungsvertrag sich nur auf den Verlust oder auch auf die Beschädigung von Reisegepäck beziehen darf. Die Protokolle bieten dafür keinen genügenden Anhalt. Bei der ersten Berathung dieser Bestimmung (S. 5010—5014) ist wiederholt davon die Rede, daß sie sich auf Verlust und Beschädigung beziehen solle, wie man sich auch schließlich (S. 5014) ausdrücklich dafür entschied, daß die (sämmtlichen) über die Beschränkung der Haft für Reisegepäck gefaßten Beschlüsse auch auf den Fall der Beschädigung auszudehnen seien. Die Redaktionskommission nahm jedoch später in ihren Entwurf zu Ziff. 2

im Gegensatz zu Ziff. 1 nur die Worte: „für Verlust von Reisegepäck" auf (Prot. S. 5122) und ein bei Berathung dieses Entwurfes gestellter Antrag, zu Ziff. 2 auch für nicht angemeldete Beschädigungen ein Gleiches zu bestimmen, wurde nicht weiter verfolgt, nachdem dagegen geltend gemacht worden war, daß die ratio der hier in Rede stehenden Bestimmung auf den Fall einer bloßen Beschädigung des Reisegepäcks nicht passe (Prot. S. 5111). Demgemäß wird auch fast übereinstimmend angenommen, daß sich Ziff. 2 auf die Haftung für Beschädigungen nicht beziehe.

Vgl. v. Hahn II. S. 544, Thöl III. § 96 S. 195, 196, Keyßner S. 487 Nr. 6, C. F. Koch S. 433 Anm. 79, Puchelt S. 432 Nr. 3. Wehrmann S. 126, Brix S. 421, Anschütz und v. Völderndorff III. S. 474. Makower Anm. 12 z. Art. 425, (A. M. W. Koch S. 111 Anm. 2.)

Dieser Annahme ist beizutreten. Allerdings könnte die ratio legis in gleicher Weise für Beschädigung, wie für Verlust gelten. Denn durch die Schnelligkeit der Expeditions- und Beförderungsweise wird ebenso die Beschädigung, wie der Verlust des Gepäcks leichter ermöglicht und die Recherche nach der Unfallsursache ꝛc. bei verzögerter Anmeldung für die Bahn erschwert. Auch dürfte sich schließen lassen, daß in dem Plus (Verlust) das Minus (die Beschädigung) mitenthalten sei und zwar umsomehr, als anderenfalls für die Bahnbeamten die Versuchung nahe liegt, das beschädigte Gepäck vorzuenthalten und als verloren auszugeben, weil nur für Verlust, nicht für Beschädigung die Haftpflicht aufgehoben ist. Indeß die ausdrückliche Hervorhebung bei der Schlußberathung, daß die ratio legis auf den Fall bloßer Beschädigung nicht passe, ferner die ausdrückliche Fortlassung der Worte: „oder Beschädigung" in Ziff. 2 — im Gegensatze zu Ziff. 1 — sowie die Regel strikter Auslegung der vorliegenden Ausnahmebestimmung führen zu dem Schlusse, daß Art. 425 Ziff. 2 sich nicht auf Beschädigung von Reisegepäck beziehe. Mithin muß die Eisenbahn trotz einer der Ziff. 2 entsprechenden Vereinbarung — für Beschädigung auch dann Ersatz leisten, wenn die für Verlust bedungene Anmeldefrist verstrichen ist. Der Befreiungsvertrag gemäß Ziff. 2 ist also ohne Einfluß auf die Verpflichtung zum Schadensersatz, wenn das Reisegepäck nur beschädigt ist, sowie auf die Beweislast hinsichtlich der Ursache der Beschädigung. Im Falle der Beschädigung sind vielmehr für die Geltendmachung von Ersatzansprüchen die allgemeinen Bestimmungen über den Gütertransport bezw. die nach Art. 408, 428 H.-G.-B. (§ 64 Alin. 4, 5 Betriebsreglement) zulässigen und festgesetzten Fristen maßgebend.

Prot. S. 5014, Puchelt II. S. 432, Wehrmann S. 126, v. Hahn S. 544 Anm. 14, Anschütz und v. Völderndorff III. S. 474.

Demgemäß bestimmt auch § 29 Alin. 1c. des Betriebsreglements nur, daß die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird. Der Annahme Thöls (III. S. 195 und Anm. 3), daß diese Bestimmung ungültig sei, weil sie auch Beschädigung mitumfasse, kann nicht beigepflichtet werden, da ausdrücklich nur die Verantwortung für Verlust, nicht auch für Beschädigung ausgeschlossen ist.

Weiter ist die Frage entstanden, ob unter „Verlust" jegliche Art von Verlust zu verstehen sei oder nur solcher Verlust, welcher mit der Zeit der Abforderung im Zusammenhange steht d. h. darauf zurückzuführen ist, daß das Gepäck nicht innerhalb der bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit abgefordert worden

ist. Für letztere Auffassung entscheiden sich Thöl und v. Hahn. „Der Vertrag — bemerkt Thöl III. § 96 S. 196 — befreit nur von der Haftung wegen Verlustes, aber nicht jeglichen Verlustes. Nach dem Wortlaut des Art. 425 werde allerdings ohne rechtzeitige Abforderung wegen keiner Art von Verlust gehaftet. Der Vertrag sei aber vernünftig auszulegen, nämlich mit Berücksichtigung der Frage, warum auf die alsbaldige Abforderung ein solches Gewicht gelegt werde. Die Antwort sei nach den Motiven, weil bei alsbaldiger Abforderung sich das Fehlen des Gepäcks alsbald entdeckt und nur Aussicht vorhanden sei, dasselbe durch schleunige Maßregeln herbeizuschaffen. Hieraus folge, daß das Wort Verlust nicht in dem weitern Sinne, wie in der Zusammenstellung „Haften wegen Verlustes und Beschädigung" genommen sei, sondern daß damit nun auf abhanden gekommenes Gepäck, nicht auch auf untergegangenes gedeutet sei. Es sei solches verlorenes Gepäck zu verstehen, welches bei rechtzeitiger Abforderung möglicherweise hätte abgeliefert werden können, das treffe aber nicht das untergegangene. Der Befreiungsvertrag gemäß Ziff. 2 befreie somit nicht von der Haftung wegen solchen Verlustes, d. h. wegen solcher Unmöglichkeit der Ablieferung, welche gänzlich außer Zusammenhang stehe mit der Zeit der Abforderung, für welche diese also gleichgültig sei, indem auch bei rechtzeitiger Abforderung das Gepäck nicht wäre herbeizuschaffen gewesen. Demnach hafte die Eisenbahn wegen Verlustes, wenn das Gut binnen der maßgebenden Zeit (der acht Tage, § 29 Alin. 1 c. Betriebsreglement) untergegangen sei. Der Vertrag befreie von der Haftung wegen Verlustes, d. h. wegen Nichtablieferung dann, wenn es nur irgend denkbar sei, daß bei rechtzeitiger Abforderung das Gepäck wäre herbeizuschaffen gewesen. Dieß sei immer denkbar, wenn man nichts weiter wisse oder angebe, als daß das Gepäck fehle. Hieraus folge, daß die Eisenbahn wegen Verlustes nicht hafte, wenn das Gut unterwegs oder während der drei Tage abhanden gekommen sei und weiter nichts feststehe."

Wenn auch nicht ganz, so doch im Wesentlichen übereinstimmend damit bemerkt v. Hahn II. S. 543 § 7: „Die Abforderung des Gepäcks binnen einer bestimmten Frist bilde die Voraussetzung der Geltendmachung des Anspruchs aus Art. 395, insofern das Gut nicht ausgeantwortet sei und für verloren erklärt werde, nicht aber könne die Abforderung als Bedingung der Entstehung dieses Anspruches gedacht werden. Werde die Eisenbahn später in Anspruch genommen, so könne sie sich jeder Rechenschaftsablegung entschlagen, nicht aber könne sie sich auf die vorliegende Bestimmung berufen, wenn ihr bewiesen werde, daß der Verlust durch ein Ereigniß erfolgt sei, welches von ihr zu vertreten sei, und dessen Wirkungen, auch wenn die Abforderung rechtzeitig geschehen sein würde, doch nicht mehr hätten abgewendet werden können."

Dieser Auffassung Thöl's und v. Hahn's über die Beschränkung des Begriffes „Verlust" im vorliegenden Falle kann jedoch nicht beigetreten werden. Vielmehr ist unter Verlust — Mangels jeder Einschränkung des Begriffs im Wortlaute des Gesetzes oder nach den Materialien — jegliche Art von Verlust zu verstehen, gleichviel ob sie mit der verspäteten Abforderung in Zusammenhang steht oder nicht. Richtig ist, daß die rechtzeitige (fristgemäße) Abforderung des Gepäcks als die Voraussetzung der Geltendmachung des Anspruchs aus Art. 395 H.-G.-B. gedacht werden muß (v. Hahn S. 543, Endemann S. 767 Anm. 89) und nicht als Bedingung der Entstehung dieses Anspruches, wie C. F. Koch S. 454 Anm. 80 gestützt auf eine Bemerkung in den Berathungen (Prot. S. 5011) meint.

Soviel ist aber aus dem klaren und uneingeschränkten Wortlaute des Gesetzes sowie aus den Materialien ersichtlich, daß der Befreiungsvertrag nach Ziff. 2 ausnahmslos auf jegliche Art des Verlustes ausgedehnt werden darf, wenn die Abforderung nicht fristgemäß erfolgt ist. Der Anspruch auf Auslieferung des aufgegebenen Reisegepäcks und event. Verlustersatz ist zwar durch den Frachtvertrag gemäß Art. 395 f. H.-G.-B. an sich begründet, aber er kann nicht geltend gemacht werden, wenn die Abforderung des Gepäcks nicht rechtzeitig stattgefunden hat. Es liegt auch bei strikter Interpretation kein Grund zu der von Thöl und v. Hahn angenommenen Beschränkung des Begriffes „Verlust“ vor. Zunächst spricht gegen eine solche der Wortlaut, sodann aber auch der Gang der Berathungen, in welchen nirgends einer derartigen Einschränkung Erwähnung geschehen, vielmehr im Gegentheil anfänglich sogar auch die Haftung für Beschädigung inbegriffen und ferner sogar ausdrücklich betont wurde, daß es sich hier nicht um eine Frist handle, innerhalb welcher ein einmal begründeter Anspruch verjähren solle, sondern darum, zu bestimmen, daß der betreffende Anspruch nicht anders entstehen solle, als wenn er innerhalb einer gewissen Frist angemeldet werde (Prot. S. 5011). Ebensowenig wird durch die ratio legis die gegentheilige Auffassung unterstützt. Denn der vorliegende Befreiungsvertrag ist den Eisenbahnen nicht allein deshalb gestattet, um durch baldige Anmeldung des Verlustes den Eisenbahnen die Möglichkeit erfolgreicher Recherchen zu geben, sondern überhaupt — in Rücksicht darauf, daß durch die Schnelligkeit der Expedition und Beförderung des Reisegepäcks Verluste leichter, als bei anderem Frachtgute entstehen können, — den Eisenbahnen durch die thunlichste Begrenzung und zeitliche Abkürzung ihrer Haftpflicht eine Erleichterung derselben zu gewähren (vgl. Wehrmann S. 126). Von diesem Gesichtspunkte aus muß aber unter Verlust in Ziff. 2 jegliche Art von Verlust begriffen werden, gleichviel ob sie mit der verspäteten Abforderung in Zusammenhang steht oder nicht. Es ist auch irrelevant, ob der Verlust durch ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute eingetreten ist, ausgenommen den Fall des eigenen dolus, für welchen nach allgemeinen Rechtsregeln die Haftung nicht ausgeschlossen werden darf. Aus dem Vergleiche mit Ziff. 1 ergiebt sich aber e contrario, daß im Falle der Ziff. 2 auch die Haftung für Verlust durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute ausgeschlossen werden darf.

Vgl. Puchelt II. S. 432, Hillig S. 63, W. Koch S. 111. — A. M. v. Hahn II S. 542, Thöl III. S. 195 f., Keyßner S. 487 Nr. 5.

Der Annahme Thöl's (III. S. 195 Anm. 3), daß § 29 Alin. 1c. des Betr.-Regl. ungültig sei, weil damit jede Verantwortlichkeit der Eisenbahn für Verlust — also auch wegen des Unterganges des Gepäcks — ausgeschlossen sei, kann nach Vorstehendem nicht beigetreten werden.

Wesentlich aber ist es, daß ein Verlust thatsächlich vorhanden ist. Das Gepäck muß wirklich in Verlust gerathen, auf irgend welche Weise untergegangen oder verloren sein, es muß zur Zeit der Abforderung fehlen und bis dahin die bestimmte Frist verstrichen sein. Darauf, ob das Gepäck unterwegs (während des Transports) oder nach Eingang am Bestimmungsort (in den Gepäckräumen) verloren gegangen ist, kommt nichts an. Entscheidend ist lediglich, daß zur Zeit der Abforderung der Verlust eingetreten und die Abforderungsfrist verstrichen ist.

Ist das Gut zu dieser Zeit noch vorhanden, so kann die Eisenbahn die Auslieferung nicht unter dem Einwande verweigern, daß die Abforderung verspätet er-

folgt sei. Denn Voraussetzung ihrer Nichthaftung ist der wirkliche Verlust des Gutes. Ist dieser nicht vorhanden, so ist der vertragsmäßige und gesetzliche Aushändigungsanspruch (Art. 403 H.-G.-B.) begründet. In diesem Sinne wurde in den Berathungen bemerkt: „Es würde offenbar zu weit führen, wenn man gestatten wollte, daß nach Ablauf der Frist jeder Anspruch des Eigenthümers auf das Reisegepäck für erloschen erklärt werde, indem dadurch die Zurückforderung des Reisegepäcks, selbst wenn es vorhanden sei, ausgeschlossen werden würde, obschon dies weder für gerecht erachtet werden könnte, noch von den Eisenbahnverwaltungen intendirt sei, die Absicht der Letzteren vielmehr nur dahin gehe, daß sie für den Fall, wenn das Gut gar nicht vorhanden (oder beschädigt) sei, nach Ablauf der betreffenden Frist die Verpflichtung, Rede und Antwort darüber geben zu müssen, ablehnen und die Untersuchung darüber ausschließen dürften, ob der Verlust des Guts schon während der Reise oder erst nachher entstanden sei, und welchen Einfluß namentlich im Falle des Verlustes die mora accipiendi des Eigenthümers auf die Verpflichtung zum Ersatze des Gepäcks habe, wenn derselbe das Gepäck nicht rechtzeitig abverlangt habe und der Verlust vielleicht erst darnach eingetreten sei. Es wurde jedoch hierauf entgegnet: Durch die in Rede stehende Bestimmung werde ganz im Sinne der eben erwähnten Ausführung nur der Anspruch auf Schadensersatz wegen Verlust ꝛc. des Frachtguts und nicht auch der Anspruch auf Herausgabe des noch vorhandenen Frachtguts vom Ablaufe der Frist an ausgeschlossen." (Prot. S. 5012.)

Uebereinstimmend damit bemerkt v. Hahn II. S. 544 § 7: „Die Eisenbahn kann sich auf die vorliegende Bestimmung nicht berufen, wenn das Gut als nicht verloren nachgewiesen und mit der Kontraktsklage oder mit der Vindikation die Herausgabe verlangt wird." Und C. F. Koch (S. 434 Anm. 81): „Die Abforderung des vorhandenen oder später wiedererlangten Gutes ist durch Ablauf der Frist nicht ausgeschlossen."

Vgl. Thöl § 96 S. 195 (der Befreiungsvertrag ist ohne Einfluß auf die Verpflichtung zur Ablieferung des vorhandenen Gutes); Keyßner S. 487 Anm. 5, Puchelt II. S. 432, 433, Wehrmann S. 126, 127, v. Kräwel S. 607, Brix S. 421, Wächter I. S. [illegible] Anm. 19, Anschütz und v. Völderndorff III. S. 474, W. Koch S. 111 Anm. 2.

Es kann nach Ziff. 2 die Haftung für Verlust vertragsmäßig nur für den einen Fall nicht ausgeschlossen werden, daß das Gepäck binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferungszeit nicht abgefordert wird. Die Frist darf gesetzlich nicht kürzer, als drei Tage sein. Die Frist ist so kurz bestimmt, weil außerdem die Vorschrift vereitelt werden würde, indem es den Eisenbahnen, wie mehrere Mitglieder meinten, oft schon nach 24 Stunden nicht mehr möglich sei, derartige Gepäckstücke mit Aussicht auf Wiedererlangung zu verfolgen.

Prot. S. 5011, 5117, C. F. Koch S. 434 Anm. 81, Puchelt II. S. 432 Nr. 3, Wehrmann S. 126.

Ist diese Frist eingehalten bezw. die Abforderung innerhalb derselben bewirkt, so ist die Eisenbahn für den Verlust des Reisegepäcks haftpflichtig. Die Frist beginnt mit der Ablieferungszeit, d. h. mit dem Momente, von welchem ab das Gepäck von der Eisenbahn abnahmebereit gestellt ist. Sie kann bezüglich ihrer Dauer beliebig unter den Parteien vereinbart bezw. reglementarisch festgesetzt sein, nur muß sie mindestens 3 Tage von der Ablieferungszeit ab gerechnet betragen. Nach dem Eisenbahn-Betriebsreglement wird das Reisegepäck nach Ankunft des Zuges, zu

welchem es zum Transport aufgegeben ist, am Bestimmungsorte und nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Lokal der Gepäckexpedition sofort bereit gestellt (§ 28 Alin. 2 Betriebsreglement).

Dieser Moment der Bereitstellung ist also die eigentliche Ablieferungszeit. Da derselbe aber sich ganz genau nicht bestimmen läßt und in der Regel nur um weniges mit der Ankunftzeit des betreffenden Zuges auseinanderfällt, so ist im Betriebsreglement als Ablieferungszeit unmittelbar die Ankunft des Zuges hingestellt (Keyßner S. 487 Nr. 4) und in § 29 Alin. 1c. bestimmt, daß die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird. Damit ist zugleich die Vorschrift in Ziff. 2 des Art. 425 H.-G.-B., daß die Frist nicht kürzer als drei Tage sein darf, genügend gewahrt.

Was schließlich die Beweislast im Falle der Ziff. 2 des Art. 425 anlangt, so ist daran festzuhalten, daß der Eisenbahn an sich und ursprünglich die gesetzliche Pflicht obliegt, das Reisegepäck nach Ankunft am Ort der Ablieferung dem legitimirten Empfänger auszuhändigen (Art. 403) und für Verlust oder Beschädigung seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung zu haften (Art. 395). Besteht also an sich gesetzlich diese Pflicht zur Aushändigung und Haftung für die Eisenbahn als Regel aus dem Frachtvertrage, so stellt sich demgegenüber ein auf Grund des Art. 425 Ziff. 2 vereinbarter Befreiungsvertrag als eine Ausnahme dar, deren thatsächliche Voraussetzungen derjenige, welcher sie zu seinem Vortheile behauptet oder geltend machen will, beweisen muß. Fordert mithin nach Ankunft am Bestimmungsorte der Passagier die Aushändigung des aufgegebenen Reisegepäcks (Art. 403, 395 H.-G.-B.) und wendet die Eisenbahn gegen diesen Aushändigungsanspruch ein, daß das Gepäck verloren gegangen und sie für den Verlust auf Grund des gemäß Art. 425 Ziff. 2 geschlossenen Befreiungsvertrages (sc. § 29 Alin. 1c. Betriebsreglement) nicht haftpflichtig sei, so hat sie die thatsächlichen Voraussetzungen dieses Einwandes zu beweisen, nämlich:

1. daß das Gepäck in Verlust gerathen und
2. daß es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges abgefordert worden sei.

Vgl. Thöl III. § 96 S. 197, 198, v. Kräwel S. 607 Anm. 3, Brix S. 451.

Der gegentheiligen Annahme v. Hahn's (II. S. 543 § 7 und Anm. 13), daß der Verlust vom Reisenden zu beweisen sei, weil sonst der Vortheil der Klausel fast ganz illusorisch sein würde, kann nicht beigepflichtet werden. Zunächst ist es gerade für die Eisenbahn ein Leichtes, sowohl den Verlust (in dem oben S. 303 erörterten Umfange von „Fehlen“ ꝛc.) als auch die Versäumniß rechtzeitiger Abforderung zu beweisen, während für den Reisenden, dem ein Einblick in die Interna der Eisenbahnverwaltung nicht möglich ist, der Nachweis des Gegentheils (d. h. des Vorhandenseins des Gepäcks) sehr schwierig, ja zumeist unmöglich sein würde. Wäre aber auch die Beweislast für die Eisenbahn eine schwierige, so würde sie doch aus diesem Grunde allein nicht wider die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen auf den Reisenden abgewälzt werden dürfen.

Den Gegenbeweis für die Rechtzeitigkeit der Abforderung kann sich übrigens der Reisende dadurch sichern, daß er sich gemäß § 29 Alin. 2 Betriebsreglement

auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung von der Gepäckexpedition bescheinigen läßt.

240) § 7 **Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Mit § 7 beginnt der Abschnitt II. des Eisenbahn-Betriebs-Reglements, betreffend die

„Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren".

Dieser Abschnitt findet zweckmäßig im Anschlusse an Art. 425 H.-G.-B. seine Erläuterung, weil Artikel 425 der einzige Artikel des Titels vom Frachtgeschäft ist, welcher, wenngleich nur in sehr beschränktem Umfange, gesetzliche Bestimmungen über die Beförderung von Reisegepäck enthält und damit wenigstens mittelbar in Beziehung zu dem — im Uebrigen von den Bestimmungen des H.-G.-B. über das Frachtgeschäft ausgeschlossenen (s. Bd. I. Anm. 3 S. 25, 26) — Personentransporte steht. Zwar beschränkt sich der Abschn. II. des Eisenb.-Betr.-Regl. keineswegs auf Bestimmungen über Reisegepäck, sondern umfaßt in 5 Unterabtheilungen Transportvorschriften der Eisenbahnen für:

a) Beförderung von Personen (§§ 7—23),
b) Beförderung des Reisegepäcks (§§ 24—33),
c) Beförderung von Leichen (§ 34),
d) Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen (§§ 35—39),
e) Beförderung von lebenden Thieren (§§ 40—45).

Auch haben einzelne dieser Bestimmungen (§ 29 Alin. 1, § 31, § 38 Alin. 1. 2, 3, 5 und 6, § 39 Alin. 3 und 4, § 44 und 45 Alin. 2 S. 2 und Alin. 3) bereits in Verbindung mit Abschnitt III. („Beförderung von Gütern") bei Art. 424 und 427 H.-G.-B. Erörterung gefunden. Indeß empfiehlt es sich, aus obigem Grunde diese zum Theile nicht in den Rahmen des Titels 5 Buch 4 H.-G.-B. gehörigen Bestimmungen hier im Zusammenhange von juristischen Gesichtspunkten aus zur Darstellung zu bringen.

Vgl. die Kritik Kühlwetter's über die wenig systematische Anordnung der Bestimmungen des Betriebs-Reglements S. 23—25.

Ueber die Entstehungsgeschichte dieses Abschnittes s. oben Vorbemerkung zum Art. 422 S. 141, 145 ff.

Die §§ 7—23, welche die erste Unterabtheilung des Abschnittes II. unter dem Titel:

a) Beförderung von Personen

bilden, enthalten, wie diese Ueberschrift besagt, die Bestimmungen des Betr.-Regl. über die Personenbeförderung. Sie beschränken sich jedoch keineswegs auf Angabe der eisenbahnseitigen Transportbedingungen, Rechte und Pflichten in Betreff des Personentransportvertrags, sondern umfassen zugleich ohne weitere systematische Anordnung und Reihenfolge eine Anzahl Sicherheits- und Ordnungsvorschriften, welche theils aus dem Bahn-Polizeireglement entnommen, theils dasselbe zu ergänzen bestimmt sind und deren Aufnahme in das Betr.-Regl. lediglich Zweckmäßigkeitsrücksichten entsprungen ist.

Zur juristischen Charakterisirung des Personenbeförderungsvertrages sei Folgendes vorausgeschickt: Der Personenbeförderungsvertrag ist kein Frachtgeschäft im Sinne des H.-G.-B., denn er ist durch Art. 390 H.-G.-B. von der

Anwendung des Tit. 5 Buch 4 l. c. ausgeschlossen, wenngleich er im Großbetriebe sich gemäß Art. 272 Ziff. 3 H.-G.-B. als Handelsgeschäft charakterisirt (vgl. Bd. I. Anm. 3 S. 25, 26). Indeß sind Personen- und Güterbeförderungsvertrag ungeachtet dieses im H.-G.-B. gemachten Unterschiedes ihrem Verkehrszwecke und Rechtscharakter nach eng verwandt. Denn Zweck beider Verträge ist die Uebernahme der Beförderung von Ort zu Ort. Bei beiden kommt es rechtlich nicht sowohl auf die Vollziehung der einzelnen Transporthandlungen, als vielmehr auf deren Resultat, die Anbringung an den Bestimmungsort an, der eine wie der andere stellt sich also seinem Rechtsbegriffe nach nicht als locatio conductio operarum, sondern als loc. cond. operis: Werkverdingungsvertrag dar. (Vgl. Bd. I. Anm. 3 S. 15.)

Für den Güterbeförderungsvertrag sind jedoch bei Gestaltung des H.-G.-B., wie oben Bd. I. Anm. 3 S. 16 und Anm. 37 S. 192 erörtert, die Regeln der loc. cond. operis nicht allein bestimmend gewesen, es ist namentlich in Beziehung auf die Haftpflicht des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Guts das strengere Prinzip des receptum nautarum 2c. (des Ausnahmevertrages) adoptirt und darnach der Güterbeförderungsvertrag des H.-G.-B. durch die Verbindung der Grundsätze der loc. cond. operis und des receptum zu einem eigenthümlichen und selbstständigen Handelsgeschäfte geschaffen worden. Der Frachtführer haftet hier nicht blos nach den Regeln der loc. cond. operis für den Schaden, welcher durch die Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers entsteht, sondern darüber hinaus aus dem receptum für allen Schaden, es sei denn, daß er dessen Entstehung durch höhere Gewalt, natürliche Beschaffenheit des Gutes oder äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung darzuthun vermag.

Der Personenbeförderungsvertrag dagegen hat im H.-G.-B. eine derartige eigenthümliche Gestaltung nicht erfahren. Mangels besonderer Bestimmungen ist er daher lediglich nach den bezüglichen landesgesetzlichen Regeln der loc cond. operis, des Werkverdingungsvertrages zu beurtheilen und demgemäß prinzipiell vom Frachtführer in Beziehung auf die Haftpflicht für Verlust, Beschädigung und Verspätung nur die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu prästiren. Indeß hat diese Haftpflicht zunächst für das Gebiet des Preußischen Rechts insofern eine Erhöhung erfahren, als § 25 des Preuß. Ges. vom 3. November 1838 (G.-S. S. 505) in Verbindung mit dem Preuß. Ges. vom 3. Mai 1869 die Eisenbahnen — gleichviel ob ein Frachtvertrag vorliegt oder nicht — für allen Schaden ersatzpflichtig macht, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern oder auch an anderen Personen und deren Sachen, abgesehen von dem Nachweise eigenen Verschuldens des Beschädigten oder eines äußeren unanwendbaren Zufalls, entsteht, und den Eisenbahnen die Ausschließung oder Beschränkung dieser Bestimmungen im Voraus zu ihrem Vortheile durch Verträge verbietet und sodann für das Gebiet Deutschlands bezw. Oesterreichs durch das Deutsche Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (R.-G.-Bl. S. 207) bezw. das Oesterr. Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 für den Fall der Tödtung oder Körperverletzung eines Menschen beim Eisenbahnbetriebe analoge Bestimmungen getroffen sind.

Jedoch beschränkt sich die durch diese Ausnahmegesetze den Eisenbahnen auferlegte außervertragsmäßige Haftpflicht auf damnum corpore corpori datum und läßt im Uebrigen die Regelung aller derjenigen Rechte und Pflichten unberührt,

welche sich für den Frachtführer bezw. die Eisenbahn einerseits und den Passagier andererseits aus dem Transportvertrage ergeben, namentlich die Ersatzpflicht der ersteren für Ausfall oder Unterbrechung der Fahrt, Verspätung, Fehldirigirung rc. In dieser Hinsicht müssen mithin die sehr verschiedenartigen Bestimmungen der einzelnen Landesrechte herangezogen werden und es kann daher den Verfassern des D. H.-G.-B.'s der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie nicht in derselben Weise, wie die Rechtsverhältnisse des Gütertransports, auch die des Personentransports zum Gegenstande einer einheitlichen gesetzlichen Regelung gemacht haben.

Demgemäß fehlen für den Personentransport der Eisenbahnen — obwohl die ratio: das faktische Monopol der Eisenbahnen s. S. 140 die gleiche ist — die wichtigen für den Gütertransport im H.-G.-B. aufgestellten Prinzipien, daß die Eisenbahn die Eingehung eines Transportgeschäfts bei Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen nicht verweigern (Art. 422 Alin. 1), daß sie hinsichtlich der Zeit der Beförderung nicht einen Interessenten vor dem Anderen begünstigen (Art. 422 Alin. 3), daß sie nur in bestimmtem Umfange und unter bestimmten Voraussetzungen die gesetzlich normirte Ersatzpflicht zu ihrem Vortheile im Voraus durch Vertrag ausschließen oder beschränken darf (Art. 423 ff.). Zwar bietet das geltende Deutsche und Oesterreich-Ungarische bezw. Vereinsreglement dafür insofern einigermaßen Ersatz, als wenigstens im reglementarischen Wege den Eisenbahnen die Eingehung von Personenbeförderungsverträgen (§ 6 Alin. 1), sowie die gleichmäßige Behandlung der Passagiere (§ 7 ff.) und der Ersatz für Schaden aus der Nichterfüllung des Vertrages in gewissem Umfange zur Pflicht gemacht sind. Immerhin vermögen aber diese reglementarischen, im Verordnungswege abänderbaren Festsetzungen die gesetzliche Regelung des Personentransportgeschäfts der Eisenbahnen nicht zu ersetzen und bringen überdies obige für den Gütertransport angenommenen Prinzipien keineswegs vollständig zum Ausdruck (vgl. z. B. § 6 Alin. 1, § 7 Alin. 2, § 21), so daß de lege ferenda die Normirung des Personentransportgeschäfts der Eisenbahnen durch Gesetz mit dem wachsenden Verkehr ein immer dringender hervortretendes Bedürfniß geworden ist.

§ 7 des Eisenb.-Betr.-Regl. ist wörtlich aus § 7 des Vereins-Personen- rc. Reglements vom 1. März 1865 entnommen. Nur der Schlußsatz des Alin. 1: „aus denen auch zu ersehen ist rc. . . ." fehlte diesem Reglement und ist zuerst in das Nordd. Bund.-Regl. von 1870 aufgenommen worden, aus welchem er in die neueren Reglements überging. (Epstein S. 6).

Alin. 1 Satz 1 bestimmt, daß die Personenbeförderung nach Maßgabe der öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehängten Fahrpläne stattfindet. (Art. 44 Reichs-Verfassung.) Die Bestimmung ist einerseits dem Staate gegenüber obligatorisch, indem die Eisenbahnen von den Aufsichtsbehörden zu dieser Publikation angehalten werden können, und andererseits dem Passagier gegenüber, indem ihm, falls die Beförderung nicht nach Maßgabe des z. Z. der Billetnahme publizirten Fahrplanes erfolgt, ein civilrechtlicher Schadensersatzanspruch zusteht.

Vgl. § 21 Betr.-Regl. unten Anm. 254, Endemann S. 765 und Erl. des Preuß. Minist. d. öffentl. Arb. vom 15. Mai 1882. E.-V.-Bl. S. 174.

Die Form der öffentlichen Bekanntmachung ist nicht näher vorgeschrieben (s. § 56 Alin. 3 und 9, § 59 Alin. 9 Nr. 2 Betr.-Regl. und oben Anmerkung 203 S. 197). Sie wird in der Regel durch geeignete Zeitungen des be-

treffenden Eisenbahnbezirks erfolgen und muß jedenfalls ausreichend sein (s. S. 179). Ueber Form, Inhalt und Art des Aushangs der Plakatfahrpläne vgl. Reskr. des Preuß. Hand.-Min. vom 20. Februar 1878, Pr. E.-V.-Bl. 1878 S. 41), ferner über die zweckmäßige Publikation von Fahrplanänderungen ꝛc. Erl. des R.-E.-B.-A. vom 13. November 1874, Centr.-Bl. des D. R. S. 426. Die Fahrpläne sind überdies auf allen Stationen auszuhängen — und zwar an einem Allen zugänglichen Orte. Unter „Stationen" sind auch die Haltestellen mit Personenbeförderung zu verstehen.

Erl. des R.-E.-B.-A. vom 4. Dezember 1878, Pr. E.-V.-Bl. 1879 S. 2. — Ueber die Genehmigung der Fahrpläne vgl. für Preußen: Cirk.-Erl. des Hand.-Min. vom 14. Juni 1875, M.-Bl. d. i V. S. 164 und vom 4. Oktober 1878, E.-V.-Bl. S. 259, Staatsbahnorganisation vom 24. November 1879 § 5a. und § 14, 1, ferner über die Aufstellung und rechtzeitige Bekanntmachung Minist.-Erl. vom 4. Oktober 1878, E.-V.-Bl. S. 259, 17. September 1879, E.-V.-Bl. S. 154, 27. Februar und 29. Oktober 1880, E.-V.-Bl. S. 114, 512, 3. Januar und 12. Juli 1881, E.-V.-Bl. S. 20, 225, 5. Oktober 1882, E.-V.-Bl. S. 342.

Alin. 1 Satz 2 bestimmt, daß aus den Fahrplänen zu ersehen sein soll, welche Wagenklassen die einzelnen Züge (vgl. über die Kategorien der Züge: Kühlwetter S. 7 Anm. 4) führen. Die Bestimmung erschien erforderlich, weil nicht sämmtliche Kategorien von Personenzügen alle 4 Klassen mit sich führen. (Kühlwetter S. 7 Anm. 5.) Eine fahrplanwidrige Abweichung kann auch hier Ersatzansprüche gegen die Eisenbahn begründen. (Vgl. jedoch § 9 Alin. 3 Betr.-Regl.)

Alinea 2 überläßt die Gewährung von Extrafahrten (d. h. die in den publizirten Fahrplan nicht aufgenommenen Fahrten) dem Ermessen der Verwaltung. Das Prinzip der Nichtbegünstigung, welches Art. 422 Alin. 3 H.-G.-B. für den Gütertransport aufstellt, ist also für den Personentransport nicht in gleichem Maße adoptirt, sofern es nicht im Aufsichtswege festgehalten wird (s. S. 308). Nur darf in Rücksicht auf Alin. 2 durch die Gewährung von Extrafahrten die fahrplanmäßige Beförderung bei Vermeidung von Ersatzansprüchen nicht gestört werden.

Vgl. über die Beförderung von Extrafahrten, Salon-, Personen-, Kranken- und besonderen Gepäckwagen: Art. 2 des Uebereinkommens zum Ver.-Betr.-Regl. (S. 286), Erl. des Preuß. Hand.-Min. vom 20. Februar 1879, E.-V.-Bl. S. 27.

Alinea 3 erklärt für den Abgang der Züge die auf den Bahnhöfen befindlichen Stationsuhren für maßgebend (vgl. §§ 20 und 25 des Bahn-Pol.-Regl.). Indeß ist hierbei wohl vorausgesetzt, daß sie den bestehenden Bestimmungen gemäß regulirt und in Gang gehalten sind. Denn wenn dies nicht der Fall, die Uhr also z. B. still steht oder notorisch und erweislich unrichtig geht, so kann sie füglich für den Abgang der Züge nicht maßgebend sein. Nur für den Abgang, nicht auch für die Ankunft der Züge. Der Grund für die Unterscheidung ist nicht ersichtlich, da der Zeitpunkt der Ankunft ebenso wie der des Abgangs rechtlich von Bedeutung ist und streitig werden kann. Für die Ankunft ist also in dubio der Stationsuhr ein maßgebendes Gewicht gegenüber anderen Uhren nicht beigelegt.

241) § 8 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 8 des Eisenbahn-Betriebsreglement entspricht wörtlich dem § 8 des Vereins-Personen- ꝛc. Reglements vom 1. März 1865. § 8 enthält lediglich die Vorschrift, daß der auf allen Stationen ausgehängte Tarif die Fahrpreise bestimmt. Es ist damit einerseits ein Publikationsmodus allgemein und obligatorisch vorgeschrieben

(unbeschadet anderer, nebenher gewählter Formen), andererseits der solchergestalt publizirte Tarif als der allein für die Berechnung der Fahrpreise maßgebende hingestellt. Weitere Bestimmungen über die Publikation und Bedeutung des Tarifs sind im Eisenbahn-Betriebsreglement nicht enthalten, mithin den Eisenbahnen bezw. den Aufsichtsbehörden nach Maßgabe der Landesgesetze überlassen (s. hierüber die Erläuterungen zum § 52 Betriebsreglement Bd. II. S. 335 ff.). Nach Art. 3 des Uebereinkommens zum Betriebsreglement S. 286 werden die Tarife für den Lokalverkehr auf Verlangen gegenseitig unter den Verwaltungen ausgetauscht.

Vgl. noch Art. 45. der Reichs-Verfassung, Erl. des Preuß. Minist. der öff. Arb. vom 11. Dezember 1879, E.-V.-Bl. S. 197.

242) § 9 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

Die §§ 9, 10 und 11 des Eisenbahn-Betriebsreglements handeln von den Fahrbillets, und zwar zunächst § 9 vom Billetverkauf und der Zurücknahme gelöster Billets.

Das Fahrbillet ist nach der herrschenden Meinung die Quittung über die Zahlung des Fahrpreises und damit zugleich die Legitimation zur Fahrt. Das Billet ist also nicht Träger der Obligation, nicht Vertragsurkunde oder Beweisurkunde über den Abschluß des Transportvertrages — wie der Frachtbrief — und gehört hiernach auch nicht zu den Inhaberpapieren, sondern dient lediglich als Quittung über den Fahrpreis nach Abschluß des Transportvertrages als „Bescheinigung, daß eine Leistung geschehen, für welche die Gegenleistung noch zu erwarten ist".

S. Förster Th. u. Pr. I. § 64 S. 346, Bekker in s. u. Muther's Jahrb. Bd. 1 S. 271. 307 f., Renaud, Krit. Ueberschau Bd. 5 S. 406, dagegen Unger, die rechtl. Natur der Inhaberpapiere 1, 6, 89, 95, 106, Kuntze, Lehre v. d. Inhaberpapieren.

Aus diesem Grunde erscheint die Uebertragung des Billets Seitens des ersten Billetnehmers an dritte, wenngleich üblich und unter Konnivenz der Eisenbahnen häufig zugelassen, rechtlich an sich nicht statthaft, zumal die Eisenbahn beim Vertragsabschlusse die Persönlichkeit und die Individualität des Billetnehmers in Betracht zieht (vgl. § 13 Betriebsreglement), desgleichen nicht die Uebertragung des mit dem Billet verknüpften Rechtes auf freie Gepäckbeförderung (A. M. Kühlwetter S. 28 Anm. 2). Aus gleichem Grunde ist die Annahme nicht zutreffend, daß der Personen-Beförderungsvertrag durch Lösung und Aushändigung des Fahrbillets abgeschlossen werde. Denn das Billet hat nicht den Charakter einer Skripturobligation und bei Verabfolgung desselben ist der Vertrag bereits perfekt. Und aus eben diesem Grunde kann der Auffassung nicht beigetreten werden, daß der Passagier durch Annahme des Billets sich den reglementarischen 2c. Transportbedingungen der Eisenbahn unterwerfe. Vielmehr ist der Passagier den Bestimmungen des Betriebsreglements und den sonst gehörig publicirten Transportbedingungen und Tarifen stillschweigend durch den Vertrag unterworfen, gleichviel ob das Billet, welches ja erst nach Vertragsschluß ihm verabfolgt wird, darauf Bezug nimmt oder nicht (s. Ruckdeschel S. 8, Goldschmidt Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 5 S. 597, Meuschig § 99, dagegen Kühlwetter S. 10).

Wenn hiernach Alin. 1 des § 9 vom „Verkauf" der Fahrbillets (Fahrkarten) spricht, so ist dies zwar ein landläufiger und populärer Ausdruck. Im Rechtssinne

ist aber darunter die Verabfolgung der Quittungen über den Fahrpreis zu verstehen, der auf Grund der abzuschließenden Transportverträge zu entrichten ist. Der Verkauf der Billets kann nach Alin. 1 Seitens der Eisenbahnen auf einen bestimmten Zeitraum vor Abgang des betreffenden Zuges beschränkt werden. Damit ist die durch § 6 des Betriebsreglements auch für den Personentransport festgesetzte Beförderungspflicht der Eisenbahnen in einer den Erfordernissen des Betriebs entsprechenden Weise beschränkt. Das Ver.-Perſ.-Regl. von 1865 bestimmte, daß der Verkauf auf allen Stationen nur innerhalb der letzten halben Stunde vor Abgang des betreffenden Zuges verlangt werden und daß der Reisende 10 Minuten vor Abgang des Zuges ein Billet nicht mehr begehren kann. Dagegen unterscheiden die geltenden Eisenbahn-Betriebsreglements zwischen Stationen von geringer und größerer Frequenz. Bei ersteren kann der Verkauf nur innerhalb der letzten halben, bei letzteren innerhalb einer ganzen Stunde bis 5 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges verlangt werden. Besteht jedoch zwischen dem Abgange zweier in derselben Richtung abgehender Züge ein kürzerer Zwischenraum als 1 resp. ½ Stunde, so kann für den letzten ein Billet nicht eher gefordert werden, bis nicht der erste expedirt ist. Zu den „Stationen" gehören auch die Haltestellen. Ungenau ist die Unterscheidung: Stationen von „geringer" und „größerer" Frequenz (Epstein S. 6). Im Streitfalle wird die Aufsichtsbehörde hierüber Bestimmung zu treffen haben. Die in Alin. 1 bezeichnete Verkaufsfrist bildet die Minimalgrenze, unter welche nicht herabgegangen werden darf. Wohl aber ist es, wie das Wort „kann" ergiebt, dem Ermessen einer jeden Eisenbahn vorbehalten, die Verkaufsfristen über diese Frist hinaus zu verlängern, da dies für das Publikum günstiger ist (vgl. § 15 der Preuß. konform. Dienstvorsch.).

Alinea 2 enthält lediglich eine den Zahlungsmodus betreffende Ordnungsvorschrift (vgl. § 6 Alin. 2 Betriebsreglement).

Alinea 3 bestimmt im ersten Satze, daß die Fahrbillets auf die entsprechende Wagenklasse Anspruch geben (oder besser: die Legitimation gewähren), soweit in dieser Plätze vorhanden sind resp. beim Wechseln der Wagen vorhanden bleiben. Der Passagier hat weder auf eine höhere, noch auf eine niedrigere Klasse Anspruch (vgl. § 11 Alin. 1 und 2). Es ist damit einem der aus dem Transportvertrage folgenden Rechte der Passagiere Ausdruck gegeben. Es gehört dazu nicht nur der Anspruch auf sichere Fahrt, sondern auch auf die Gewähr sicheren Einsteigens am Abfahrts- und sicheren Aussteigens am Ankunftsorte.

Vgl. Erk. des D. Reichsger. vom 22. April 1881, Entsch. Bd. 4 S. 192, Erk. des App.-Ger. zu Köln vom 17. Dezember 1869, Rhein. Arch. Bd. 62 S. 200, Kühlwetter S. 10.

und auf Beförderung von Freigepäck (vgl. § 26 Alin. 1 Betriebsreglement Anm. 259). Der Anspruch auf Benutzung der dem Billet (bezw. dem gezahlten Fahrpreise) entsprechenden Wagenklasse ist hiernach kein unbeschränkter, vielmehr von dem Vorhandensein entsprechender Plätze abhängiger. Damit aber der Passagier durch diese aus Betriebsrücksichten nothwendige Beschränkung nicht geschädigt werde, ist ihm für den Fall des Mangels entsprechender Plätze durch Satz 2 des Alinea die Wahl gelassen, entweder das Billet gegen ein solches der niedrigeren Klasse, in welcher noch Plätze vorhanden sind, und gegen Erstattung der Differenz umzuwechseln oder die Fahrt unter Rückempfang des bezahlten Fahrgeldes zu unterlassen. Es folgt daraus, daß ein unbedingtes Recht zur Mitfahrt durch die Lösung eines Fahrbillets überhaupt nicht erworben wird. Denn, falls auch in der niedrigeren Klasse Plätze nicht mehr vor-

handen sind, bleibt dem Passagier nur noch das Recht, die Fahrt unter Rückforderung des Fahrgeldes zu unterlassen. Nach Alin. 4 haben hierbei überdies die mit durchgehenden (d. h. von einer der Wagenwechselstation vorangehenden Station gelösten und nach einer über dieselbe hinausliegenden gültigen) Billets ankommenden Reisenden den Vorzug vor den neu hinzutretenden. Alin. 5 und 6 treffen Bestimmung über die Bestellung ganzer Coupés und geben zu rechtlichen Bemerkungen keinen Anlaß.

243) § 10 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 10 des Eisenb.-Betr.-Regl. (Alin. 1, 4, 5 und 6 aus dem Ver.-Pers.-Regl. von 1865, Alin. 2 1870, Alin. 3 1874 hinzugefügt) spricht in den Alin. 1—3 von dem Inhalte und der Gültigkeit der Fahrbillets, in den Alin. 4—6 (richtiger zum § 8 gehörig) von der Fahrpreisermäßigung für Kinder. Nach Alin. 1 soll das Fahrbillet bezeichnen:

1. die Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt worden (besser: bezahlt worden),
2. das Fahrgeld für die Wagenklasse, welche der Reisende benutzen will — sofern dies nicht Valutaschwankungen unterliegt —,
3. die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt — und zwar durch Abstemplung darauf ausgedrückt, so daß der Passagier die Richtigkeit zu prüfen im Stande ist.

Dieser Inhalt ist obligatorisch. Der Reisende kann denselben im Rechts- und Aufsichtswege verlangen. Weitere Zusätze sind nur insofern zulässig, als sie dem Publikum günstiger sind. Ob und inwieweit ein bei der Lösung und Verabfolgung von Billets Seitens der Eisenbahn oder des Reisenden vorgefallener Irrthum dem einen oder anderen Theile zum Nachtheile gereicht, entscheidet sich Mangels besonderer Vorschriften nach Landesrecht.

Alin. 2 gewährt dem Reisenden das Recht, unter den dort bestimmten Modalitäten während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen und spätestens am nächstfolgenden Tage weiterzureisen. Das Recht findet auf alle Arten von Billets (einfache, Retour-, Rundreisebillets ꝛc.) Anwendung, da Alin. 2 irgend welche Beschränkung nicht enthält, vielmehr ganz allgemein vom „Reisenden" spricht. Die gegentheilige Auffassung (s. Kommiss.-Ber. zu Nr. 11 der Tag.-Ord. der Gener.-Vers. zu Budapest vom 28.—30. September u. 1. Oktober 1874 und Kühlwetter S. 13 Anm. 3) steht mit Alin. 2 der Einleitung zum Betr.-Regl. (s. oben S. 182) im Widerspruch. Aus den Worten „auf einer Zwischenstation" ergiebt sich, daß die Eisenbahnen die wiederholte Unterbrechung nicht zu gestatten brauchen. Der Reisende geht dieses Rechtes verlustig, wenn er die Vorschrift, sofort das Billet dem Stationsvorsteher vorzulegen und dasselbe mit dem Vermerke der verlängerten Gültigkeit versehen zu lassen nicht beobachtet, — es müßte denn sein, daß der Stationsvorsteher bezw. sein Vertreter nicht aufzufinden ist oder ohne Grund den Vermerk verweigert oder sonst ein triftiger Grund für die Zögerung dem Reisenden zur Seite steht.

Alinea 3 verwahrt die Eisenbahn gegen die Annahme, daß die durch Alin. 2 zugelassene Unterbrechung eine Verlängerung der für Retour- und Rundreisebillets festgesetzten Frist herbeiführe. Die Annahme Kühlwetter's (S. 13), es sei hier

hinzuzudenken: „sofern Fahrtunterbrechungen bei Retour- oder Rundreisebillets überhaupt zulässig sind“, erscheint nach dem zu Alin. 2 Bemerkten nicht zutreffend.

Alinea 4 schreibt zwar obligatorisch vor, daß Kinder unter 10 Jahren zu ermäßigten Fahrpreisen zu befördern sind, überläßt aber die Höhe der Ermäßigung dem Ermessen der Eisenbahnen (soweit diese nicht landesgesetzlich ꝛc. an die Aufsichtsbehörden gebunden sind.)

Für das Alter der Kinder soll nach Alin. 5 im Zweifel der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Beamten entscheidend sein, wodurch jedoch (arg. „im Zweifel“) eine weitere nachträgliche Beweisführung im Wege der Reklamation nicht ausgeschlossen sein dürfte.

Alinea 6 schließt obligatorisch die Zahlung für Kinder aus, welche noch getragen werden müssen und ihre Stelle auf ihrer Angehörigen Plätze mitfinden. Beide Erfordernisse müssen kopulativ erfüllt sein.

Vgl. das Preuß. Minist.-Reskr. vom 6. Mai 1879, E.-V.-Bl. 1879 S. 90.

Durch Art. 4 des Uebereinkommens zum Ver.-Betr.-Regl. S. 286, 287, sind im Geltungsbereiche des Ver.-Betr.-Regl. bezüglich der Beförderung von Kindern besondere Bestimmungen in Ausführung der Alin. 4—6 des § 10 Betr.-Regl. vereinbart.

Vgl. ferner hierüber: den Erl. des Preuß. Minist. der öffentl. Arb. vom 6. Mai 1879 E.-V.-Bl. S. 90 und vom 23. Oktober 1880, E.-V.-Bl. S. 510.

244) § 11 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 11 des Eisenbahn-Betriebsreglements (Alin. 1 und 2 aus d. Ver.-Pers.-Regl. v. 1865, abgeändert 1870) betrifft das Recht zum Umtausch gelöster Billets. Alin. 1 unterscheidet hierbei zwischen Abgangs- und Zwischenstationen. Auf ersteren ist der Umtausch gegen Billets höherer Klassen unter drei Voraussetzungen gestattet:

1. daß derselbe bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges geschieht,
2. daß die Preisdifferenz nachgezahlt wird,
3. daß noch Plätze in den höheren Klassen vorhanden sind. (Letzteres müßte — streng genommen — stets vorher von der Billetexpedition festgestellt werden.)

Auf letzteren kann ein Uebergehen auf Plätze einer höheren Klasse nur beansprucht werden, wenn der Reisende auf der betr. Station ein Billet zukauft, welches von dieser bis zur Bestimmungsstation des ursprünglich gelösten Billets lautet und dessen Preis unter Hinzurechnung der auf die noch nicht durchfahrene Strecke fallenden Quote des Preises des ursprünglich gelösten Billets den Fahrpreis für die höhere Klasse von der Uebergangs- bis zur Bestimmungsstation mindestens deckt (vgl. Kühlwetter S. 14, 15, Epstein S. 8). Zweifelhaft ist, ob bei Umtausch auf Zwischenstationen auch die Voraussetzungen ad 1 und 3 zutreffen müssen. Diese Frage dürfte mit der Maßgabe zu bejahen sein, daß die Voraussetzung ad 1 der Natur der Sache nach nur, wenn der Aufenthalt des Zuges über 10 Minuten beträgt, erfüllt zu werden braucht.

Alinea 2 läßt den Umtausch gegen ein Billet niedrigerer Klasse nur in dem im § 9 Alin. 3 Betriebsreglement (s. oben S. 311) bezeichneten Falle zu.

Ein Billet höherer Klasse legitimirt nicht ohne Weiteres zur Benutzung einer niedrigeren Klasse (vgl. oben S. 311).

245) § 12 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 12 Eisenbahn-Betriebsreglement (Alin. 1 und Alin. 2 S. 1 und 2 aus dem Ver.-Pers.-Regl. v. 1865, Alin. 2 S. 3 1870, Alin. 2 S. 4 1874 zugefügt) handelt von der Anweisung der Plätze in den Coupés.

Alinea 1 spricht den Grundsatz aus, daß der Beförderungsvertrag nicht auf die Benutzung eines einzelnen bestimmten Platzes, sondern nur auf die Mitfahrt bezw. einen Platz in der entsprechenden Klasse überhaupt gerichtet werden darf. Demgemäß werden einzelne bestimmte Plätze bezw. die Billets für solche nicht verkauft und können im Voraus nicht belegt werden (vgl. jedoch § 17 Alin. 2 Betriebsreglement). Die Nichtbeobachtung ist von dem Benachtheiligten zivilrechtlich und im Aufsichtswege verfolgbar.

Vgl. Erl. des Preuß. Min. der öff. Arb. vom 21. Dezember 1880, E.-V.-Bl. S. 547, betr. Placirung der Reisenden in den Koupés.

Alinea 2 überträgt auf das Dienstpersonal das Recht und die Pflicht zur Anweisung der Plätze. Hierbei ist die Direktive ausgesprochen, daß allein reisende Damen auf Verlangen möglichst nur mit Damen in ein Coupé zusammengesetzt werden sollen, und sodann obligatorisch die Vorschrift, daß in jedem Zuge mindestens je ein Damencoupé für II. und III. Klasse sich befinden muß, — jedoch mit den durch das Amerikanische System gebotenen Modifikationen. Mehr als ein Coupé kann nicht verlangt werden. Die IV. Klasse hat auf ein solches überhaupt keinen Anspruch.

Vgl. d. Erlaß des Preuß. Hand.-Min. vom 16. Mai 1878, E.-V.-Bl. 1878 S. 160, betr. die Zulänglichkeit der Damenkoupés, und Erl. d. Preuß. Minist. d. öff. Arb. vom 1. November 1880, betr. deren Einrichtung in der IV. Klasse durchgehender Züge, E.-V.-Bl. 1880 S. 520.

246) § 13 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 13 (wörtlich aus § 13 Ver.-Pers.-Regl. von 1865) macht von dem Prinzipe gleichmäßiger Anwendung der Bestimmungen des Betr.-Regl. auf alle Personen eine Ausnahme in Betreff solcher, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden augenscheinlich lästig werden würden. Es wird unterschieden, ob die Wahrnehmung hiervon bereits auf der Anfangsstation (Satz 1 u. 2) oder erst unterwegs (Satz 3) erfolgt.

Im ersteren Falle kann solchen Personen zwar (vgl. § 6) die Fahrt nicht gänzlich verweigert, wohl aber von der Bedingung abhängig gemacht werden, daß sie ein besonderes Coupé bezahlen. Von den Gründen des Ausschlusses ist nur einer: „ersichtliche Krankheit“, besonders hervorgehoben, im Uebrigen aber mit den Worten „oder aus anderen Gründen“ den Eisenbahnorganen der weiteste Spielraum gelassen.

Vgl. d. Erlaß des Oester. Hand.-Minist. vom 25. April 1879, Oester. Centr.-Bl. 1879 S. 413.

Wer zur Entscheidung befugt sei, ist nicht ausgesprochen. Im Streitfalle dürfte dieselbe dem höchsten Zug- oder Stationsbeamten obliegen, vorbehaltlich jedoch des

Schadensanspruches, wenn sich der maßgebende Grund als unzureichend erweist. Bei Ausschluß wird das etwa bereits bezahlte Fahrgeld und — arg. letzter Satz dieses Paragraphen — die Gepäckfracht zurückgegeben.

Im letzteren Falle (Wahrnehmung unterwegs) erfolgt der Ausschluß auf der nächsten Station, sofern nicht zwei Bedingungen sich erfüllen, nämlich: 1. ein besonderes Coupé bezahlt wird und 2. bereit gestellt werden kann. Das Fahrgeld und die Gepäckfracht für die nicht durchfahrene Strecke werden im Falle des Ausschusses ersetzt, im Falle der Weiterfahrt erfolgt entsprechende Zuzahlung.

§ 13 gehört seiner Tendenz nach zum § 23 — Ausschluß trunkener oder renitenter Personen — wenngleich letztere den Anspruch auf Rückzahlung des Fahrgeldes ꝛc. zur Strafe gänzlich verlieren (Epstein S. 9).

247) **§ 14 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 14 stammt aus § 14 Alin. 1—3 des Ver.-Pers.-Regl. von 1865 (modifizirt 1870 nach Maßgabe des Preuß. Staatsb.-Regl.).

Alinea 1 trifft Bestimmung über die Zeiten, während welcher vor Abgang eines jeden Zuges die Wartesäle, die Billet- und Gepäckexpeditionen geöffnet sein müssen. Auch hier ist in wenig bestimmter Weise zwischen Stationen mit größerer und geringerer Frequenz unterschieden (S. 311). Nachtheile aus der Nichtbeobachtung dieser Vorschrift sind im Rechts- und Aufsichtswege verfolgbar. Aus dem Vertragsverhältnisse entspringt für die Eisenbahn auch die Pflicht, die dem Billetabnehmer angewiesenen Räume in einem den Aufenthalt bezw. das Durchgehen ohne Gefahr gestattenden Zustande zu erhalten und für etwaigen Schaden aus der Verletzung dieser Pflicht aufzukommen.

Erkannt vom II. Civ.-Sen. des Deutsch. Reichsger. unterm 22. April 1881, Entsch. Bd. 4 S. 192.

Alinea 2 verpflichtet den Reisenden, das gelöste Billet sowohl beim Eintritt in den Wartesaal wie in den Wagen vorzuzeigen, jedoch nicht unbedingt, sondern nur auf Verlangen (sc. des hierzu legitimirten Bahnorgans). Die Weigerung begründet die Rückweisung. Diese Vorschrift entbindet den Reisenden übrigens nicht von der Pflicht, das Billet auch späterhin vorzuzeigen, worauf schon die weitere Vorschrift deutet, daß er dasselbe bis zur Abnahme bei sich behalten muß. Die durch Verschulden des Kassirers überhaupt nicht oder nicht rechtzeitig vor Abgang eines Zuges erfolgte Eröffnung der Personenkasse verpflichtet die Eisenbahn zum Schadensersatze an diejenigen Personen, welche mitfahren wollten, aber ohne Karte nicht zugelassen wurden.

Erkannt vom Oberst. Oesterr. Ger. unterm 3. August 1876, Epstein S. 392, Röll S. 455.

Alinea 3 enthält die Strafbestimmungen für Reisende, welche ohne gültiges Fahrbillet betroffen werden. Es ist unterschieden zwischen solchen, die dies nicht melden (Satz 1) und solchen, die dies sofort beim Einsteigen unaufgefordert melden (Satz 2).

Erstere haben für die ganze von ihnen zurückgelegte Strecke, und wenn die Zugangsstation (sc. diejenige, auf welcher sie den Zug bestiegen) nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird — was den Reisenden obliegt —, für die ganze vom

Zuge zurückgelegte Strecke als Konventionalstrafe das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 Mark zu zahlen. Das Fahrgeld ist alsdann nicht noch besonders zu entrichten. Lediglich die Thatsache des Betroffenwerdens ohne Billet begründet die Strafe. Auch der Nachweis, daß das Billet gelöst, aber verloren gegangen sei (z. B. durch Vorlegung des entsprechenden Gepäckscheins), kann somit davon nicht befreien, da es auf dolus oder culpa hier nicht ankommt (A. M. Epstein S. 10, Waruschon-Jarociewicz S. 7, 8). Daher begründet strenggenommen auch das spätere Wiederfinden des z. B. der Revision verlorenen Billets nicht eine Rückforderung des Strafbetrages:

Erk. des Stadt- und App.-Ger. Leipzig, D. E.-Z. 1864 S. 55,

wiewohl derselben aus Billigkeitsrücksichten wohl allseitig stattgegeben werden wird (Kühlwetter S. 17 Anm. 3). Nebenbei kann noch der Thatbestand des Betruges begründet sein und strafrechtliche Verfolgung eintreten.

S. hierüber Oppenhoff, Komm. z. R.-Str.-G.-B. § 263 Anm. 69 u. 71, Hahn bezw. S. 359, Kühlwetter S. 16 Anm. 2, Waruschon-Jarociewicz S. 7, 8.

Letztere (sc. die sich unaufgefordert Meldenden) haben, falls sie anzeigen, daß sie wegen Verspätung kein Billet mehr haben lösen können, wenn sie überhaupt noch zur Mitfahrt zugelassen werden, worauf kein Anspruch zusteht, einen um 1 Mark erhöhten Fahrpreis zu zahlen. Voraussetzungen sind hier also, daß:

1. die Meldung sofort beim Einsteigen dem Schaffner oder Zugführer gemacht wird,
2. sie unaufgefordert geschieht,
3. die Nichtlösung wegen Verspätung erfolgte,
4. ein um 1 Mark erhöhter Fahrpreis gezahlt wird.

Fehlt eine dieser Voraussetzungen, so tritt die Bestrafung nach Satz 1 dieses Alinea ein.

Alinea 4 endlich verordnet, daß — in beiden im Alin. 3 bezeichneten Fällen — der Reisende bei Weigerung sofortiger Zahlung (sc. des Fahrgeldes nebst Strafe) ausgesetzt werden kann — selbstredend auf irgend einer Station oder Haltestelle. Die Aussetzung entbindet den Reisenden von der Zahlung des Fahrgeldes bezw. der verwirkten Strafbeträge nicht.

Vgl. noch den Erl. des Oesterr. Hand.-Min. vom 2. Juni 1881 über Fahrkartenrevisionen Oesterr. Centr.-Bl. 1881 S. 985.

248) § 15 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 15 — unverändert aus § 15 des Ver.-Pers.-Regl. von 1865 entnommen — schreibt vor, daß das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen durch zwei unterschiedene Schläge auf die Glocke zu geben ist. Zwischen beiden Schlägen muß eine Pause bestehen (Epstein S. 10). Nachtheile aus der Nichtbeobachtung der Vorschrift können im Rechts- und im Aufsichtswege verfolgt werden. Andererseits verliert der Reisende, welcher dem Zeichen nicht Folge leistet und nicht in der Frist bis zum Abfahrtszeichen (s. § 16 Alin. 1) einsteigt, den Anspruch auf die Fahrt (auch mit einem späteren Zuge) und jede Entschädigung (§ 16 Alin. 2) — außer im Falle des § 16 Alin. 3.

249) **§ 16 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 16 Alin. 1 u. 2 rührt aus § 16 des Ver.-Pers.-Regl. von 1865 her, Alin. 3 u. 4 sind 1874 neu hinzugefügt.

Alinea 1 Satz 1 verbietet die Zulassung zur Mitreise, nachdem das Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Lokomotive gegeben (vgl. § 61 Bahn-Pol.-Regl.) Das Wort „kann" deutet jedoch an, daß die Zulassung auch dann noch in das Ermessen des Bahnpersonals bis zu dem Momente gestellt ist, wo die Wagen in Bewegung gesetzt sind. Mit diesem Momente wird aber das Verbot ein unbedingtes, indem durch Satz 2 jeder Versuch zum Einsteigen und jede Hülfeleistung dazu alsdann für verboten und strafbar erklärt sind. Die Strafe ergiebt sich aus §§ 61, 62 Bahn-Pol.-Regl. und, wenn zugleich die Gefährdung eines Eisenbahntransports oder die Verletzung ꝛc. anderer Personen vorliegt, aus den bezüglichen Bestimmungen des Str.-Ges.-B. (§ 316).

Alinea 2 erklärt den Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt, des Anspruches sowohl auf Rückerstattung des Fahrgeldes als auch auf jede andere Entschädigung verlustig. Er ist also nicht zur Benutzung eines späteren Zuges berechtigt, muß sein bereits im Zuge befindliches Gepäck event. auf seine Kosten zurückexpediren lassen ꝛc.

Alinea 3, welches den früheren Reglements fehlte, ist erst durch den Entw. des Deutschen Reichs-Eisenbahnamtes von 1873 zugefügt worden, um die Härte eines oft unverschuldeten Verlustes zu mildern. (Mot.) Alin. 3 gestattet — als Ausnahme zu dem Prinzipe des Alin. 2 — dem Reisenden die Benutzung eines am nämlichen oder folgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge unter zwei Voraussetzungen:

1. daß er sein Billet ohne Verzug dem Stationsvorsteher vorlegt,
2. dasselbe mit einem Vermerk über die verlängerte Gültigkeit versehen läßt.

Es ist anzunehmen, daß auch ein höher tarifirter Zug bei entsprechender Zuzahlung benutzt werden darf.

Alinea 4 bestimmt, daß diese Vergünstigung des Alin. 3 eine Verlängerung der für Retourbillets, Billets zu Rundreisen und Vergnügungszügen festgesetzten Frist nicht zur Folge hat (vgl. § 10 Alin. 3). War der versäumte Zug also der letzte vor Ablauf der Frist benutzbare, so kann die Vergünstigung aus Alin. 3 auch bei Erfüllung der dort bezeichneten Voraussetzungen nicht beansprucht werden.

250) **§ 17 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 17 ist aus § 17 des Ver.-Pers.-Regl. von 1865 entnommen. Nur der erste Satz hat 1874 eine Aenderung erfahren (s. Mot. z. Entw. des D. R.-E.-Ges. v. 1873).

Alinea 1 bestimmt die Pflichten, welche dem Bahnpersonal bei Ankunft auf einer Station obliegen: Der Name derselben, die Aufenthaltsdauer sowie der etwaige Wagenwechsel sind auszurufen (vgl. Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 2. Aug. 1879 E.-V.-Bl. S. 142); ferner bei Stillstehen des Zuges nach der Aussteigeseite die Thüren derjenigen Wagen, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt sind, zu öffnen, die übrigen nur auf Verlangen. Schäden, welche Passa-

giere durch Nichtbeobachtung dieser Vorschriften erleiden, können im Rechts- und im Aufsichtswege geltend gemacht werden. Insbesondere erscheint, wenn der Reisende dadurch genöthigt wurde, über die Bestimmungsstation ohne eigenes Verschulden hinauszufahren, der Anspruch auf unentgeltliche Rückbeförderung nach dieser sowie auf Ersatz sonstiger Schäden gerechtfertigt (vgl. Epstein S. 11, Waruschon-Jarociewicz S. 9, 10).

Alinea 2 bestimmt, daß, wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben zu belegen, sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Platze begnügen muß. Daraus folgt, daß es dem Reisenden auf Zwischenstationen bei zeitweiligem Verlassen seines Platzes gestattet ist, denselben zu belegen und er hierdurch den Anspruch auf diesen belegten Platz behält, während nach § 12 Alin. 1 Betriebsreglement ein Vorausbelegen auf der Zugangsstation nicht statthaft ist und daher einen Anspruch auf den betr. Platz nicht gewährt (Anm. 245 S. 314).

251) **§ 18 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 18 (unverändert aus § 18 des Ver.-Pers.-Regl. v. 1865) enthält Verhaltungsvorschriften für die Reisenden im Falle außergewöhnlichen Anhaltens auf freier Bahn.

Nach Alinea 1 ist ihnen ein Aussteigen nur mit ausdrücklicher Bewilligung des Zugführers gestattet,

Vgl. über die dabei zu treffenden Vorsichtsmaßregeln: Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. vom 17. Oktober 1881, E.-V.-Bl. S. 313.

sie müssen sich dann sofort vom Bahngeleise entfernen und auf das erste Zeichen mit der Dampfpfeife ihre Plätze wieder einnehmen.

Alinea 2 erklärt denjenigen, der beim dritten Ertönen der Dampfpfeife noch nicht eingestiegen ist, des Anspruches auf die Mitreise verlustig. Indeß ist trotz der apodiktischen Fassung wohl anzunehmen, daß es dem Ermessen der kompetenten Bahnorgane anheimgestellt ist, den Reisenden auch nachträglich noch zur Mitfahrt zuzulassen. Anderenfalls liegt der Bahn jedenfalls die Obhut für das Reise- und Handgepäck des zurückbleibenden Reisenden, für welches im Uebrigen Alin. 2 des § 23 analog zur Anwendung zu bringen sein wird, weiter ob.

252) **§ 19 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 19 (aus § 19 des Ver.-Pers.-Regl. von 1865, neu hinzugetreten 1874 Alin. 2) enthält in Ausführung der §§ 53 u. 61 des Bahnpolizeireglements eine Anzahl Sicherheitsbestimmungen über das Verhalten der Reisenden während der Fahrt, beim Ein- und Aussteigen, beim Aufenthalt auf dem Bahnhofe und Verlassen desselben. An die Nichtbeachtung dieser Vorschriften knüpft zwar § 19 kein besonderes Präjudiz, es kann aber bei etwaiger Renitenz der Ausschluß von der Fahrt gemäß § 23 Betr.-Regl. und überdies als Verstoß gegen § 53 Bahn-Pol.-Regl. die Strafe des § 62 ibid. eintreten. Auch kann eine derartige Kontravention den Einwand des eigenen Verschuldens im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 begründen (s. Eger, Kom. z. Reichshaftpflichtgesetz 2. Aufl. S. 138 f.).

253) **§ 20 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 20 (aus § 20 des Ver.-Pers.-Regl. von 1865, nur Satz 2 ist 1870 hinzugefügt) behandelt die Ersatzpflicht der Reisenden für Beschädigungen der Wagen. Zunächst ist für Zertrümmern der Fenster eine Entschädigungstaxe aufzustellen und der darnach entfallende Betrag durch das Dienstpersonal von dem Schuldigen, welcher Vorlegung der Taxe verlangen darf, sofort einzuziehen. Es ist nicht vorgeschrieben, daß die Taxe von der Aufsichtsbehörde genehmigt sein muß (s. Epstein S. 12). Der Passagier ist der Taxe unterworfen, weil im Betr.-Regl. auf dieselbe Bezug genommen und er jederzeit in der Lage ist, sich vorher mit ihrem Inhalte bekannt zu machen. Das Dienstpersonal (Schaffner, Zugführer ꝛc.) hat zwar zunächst den Schuldigen sowie den bezüglichen Taxbetrag selbstständig festzustellen und letzteren sofort einzuziehen. Es bleibt aber dem Herangezogenen über die Feststellung der Schuldfrage und des Ersatzbetrages durch das Bahnpersonal die Beschwerde bei der vorgesetzten Behörde und event. der Rechtsweg.

Für andere Beschädigungen der Wagen, von denen nur beispielsweise einzelne: das Beschmutzen im Innern, Zerreißen der Gardinen angeführt sind, ist die Eisenbahnverwaltung gleichsfalls durch § 20 für befugt erklärt, eine Entschädigung zu fordern und von dem Schuldigen sofort einziehen zu lassen. Diese Bestimmung ist jedoch in ihrer allgemeinen Fassung zur praktischen Anwendung wenig geeignet. Zunächst ist unklar, wer zur Feststellung und Einziehung der Schadensforderung legitimirt ist. Es scheint, da hier im Gegensatze zum Vorangehenden, von der Eisenbahnverwaltung, nicht von Dienstpersonal die Rede ist, eine höhere Instanz gemeint zu sein. Diese ist aber in der Regel nicht zur Stelle, um die sofortige Feststellung und Einziehung bewirken zu können. Sodann ist die Ausübung der Befugniß, wenn es an einer vorher publizirten Entschädigungstaxe fehlt, was bei der Verschiedenheit der Beschädigungen in der Regel der Fall sein wird, insofern nicht wohl durchführbar, als der Eisenbahnverwaltung darnach das Recht einseitiger Feststellung der Höhe Schadens und des Schuldigen sowie sofortiger Einziehung des Betrages zustehen müßte, die Ausbedingung eines so weitgehenden Rechtes aber mit allgemeinen Rechtsregeln nicht vereinbar erscheint (§ 71. I. 5. Pr. Allg. L.-R.). Es ist daher anzunehmen, daß der Eisenbahn nur ein gewisses Pfändungsbezw. Retentionsrecht, die Befugniß vorläufiger Feststellung und Einziehung des Schadens und vorbehaltlich definitiver Feststellung im Rechtswege zustehen soll.

254) **§ 21 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 21 regelt die Verpflichtungen der Bahn bei Verspätung der Züge, Unterbrechung der Fahrt durch Elementarereignisse und andere Hindernisse und Betriebsstörungen. Alin. 1 und 2 rühren aus dem Ver.-Pers.-Regl. v. 1865 her, Alin. 3, 4 und 6 sind 1874, Alin. 5 zuerst in das Oester.-Ung. Regl. v. 1872, sodann aus diesem in die Regl. v. 1874 aufgenommen.

Alinea 1 stellt das Prinzip auf, daß verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge (und zwar ausnahmslos aller Züge) keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung begründen — abgesehen von der in Alin. 3 und 4 des § 21 bezeichneten Ausnahme. Diese durch das Reglement vereinbarte Befreiung von der Haft für Verspätung ist zwar statthaft, auch im Gebiete des Preuß. Rechts, da sich

§ 25 des Ges. v. 3. Novbr. 1838 bezw. d. Ges. v. 3. Mai 1869 nur auf damnum corpore corpori datum, nicht auf Verspätung bezieht (s. S. 307). Indeß darf sich die Eisenbahn auf Alin. 1 nicht berufen, wenn die Verspätung durch ihren oder ihrer Leute dolus herbeigeführt ist, weil nach allgem. Rechtsregeln ein pactum, ne dolus praestetur ohne rechtliche Wirkung ist. Auch legen die Eisenbahnaufsichtsbehörden den Eisenbahnen zumeist die Pflicht nahe, wenn irgend thunlich, für die Ausgleichung der Folgen des verfehlten Anschlusses durch Ablassung eines besonderen Zuges oder durch Zulassung der Reise auf einer anderen Route oder auf Güterzügen Sorge zu tragen (Pr. Min.-Reskr. vom 10. Mai 1878 E.-V.-Bl. S. 160, 17. Jan. 1880 E.-V.-Bl. S. 44, 19. Aug. 1881 E.-V.-Bl. S. 271, 9. Jan. und 18. Jan. 1882 E.-V.-Bl. S. 10 und 13).

Alinea 2 schließt auch für Ausfall oder Unterbrechung einer Fahrt prinzipiell jeden Ersatzanspruch aus (abgesehen von dolus s. das zu Alin. 1 Bemerkte). Nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes — d. h. bei Ausfall des ganzen, bei Unterbrechung des antheiligen — ist der Reisende berechtigt. Dies ist aber kein Schadensersatzanspruch, sondern die Rückforderung der Vorleistung wegen nicht geschehener Nachleistung (s. Art. 394 Alin. 2 H.-G.-B. oben Bd. I. Anm. 32 S. 160). „Die polizeiliche Verhinderung einer Fahrt berechtigt nicht zur Rückforderung des Fahrgeldes, wenn die Maßregel der Polizeibehörde lediglich durch die Handlungen des Passagiers herbeigeführt worden ist."

Erkannt vom Hand.-Ger. Köln unterm 27. April 1866, D. E.-Z. 1866 S. 630.

Alinea 3 u. 4 konstituiren eine Ausnahme zu den in Alin. 1 u. 2 ausgesprochenen Grundsätzen. Es wird unterschieden zwischen Verspätung durch höhere Gewalt und ohne höhere Gewalt. Bei ersterer bleibt jeder Schadensanspruch ausgeschlossen. Bei letzterer ist ein auf ein bestimmtes Maß beschränkter Schadensanspruch zugelassen, wenn folgende 4 Voraussetzungen erfüllt sind:

1. durch die Verspätung der Ankunft eines Zuges muß der Anschluß an einen anderen Zug versäumt sein;
2. berechtigt ist nur der mit durchgehendem Billet versehene Reisende;
3. derselbe hat den Nachweis zu erbringen, daß er mit dem nächsten zurückfahrenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist;
4. er hat seinen Anspruch unter Vorlegung des Fahrbillets sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher anzumelden.

Sind diese 4 Voraussetzungen sämmtlich erfüllt, so wird der bezahlte Preis für die Hinreise, sowie der Preis für die Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenklasse erstattet. Ein weitergehender Ersatz wird auch in diesem Falle nicht geleistet. Um den Reisenden in den Stand zu setzen, die Nachweise ad 3 u. 4 zu erbringen, bestimmt Alin. 4, daß die Stationsvorsteher der Ankunfts- und Abgangsstation die entsprechenden Bescheinigungen zu ertheilen haben. Ueber die Regulirung und Schadensvertheilung der Verwaltungen unter einander in den Fällen der in Alin. 3 u. 4 des § 21 behandelten Anschlußversäumungen ist im Art. 5 des Uebereinkommens zum Ver.-Betr.-Regl. besondere Vereinbarung getroffen (s. S. 287).

Alinea 5 legt für den Fall, daß Elementarereignisse oder andere Hindernisse die Fahrt auf einer Strecke der Bahn unterbrechen, der Bahnverwaltung die Pflicht auf, für andere Fahrgelegenheit bis zur fahrbaren Strecke zu sorgen. Jedoch ist

sie berechtigt, die Mehrkosten dafür — im Vergleiche mit dem entsprechenden Theile des Fahrgeldes — von dem Reisenden ersetzt zu verlangen.

Alinea 6 verpflichtet die Bahnen, Betriebsstörungen und Zugverspätungen auf den Stationen durch Anschlag zu publiziren, eine Vorschrift, die mit der Verpflichtung aus § 7 Alin. 1 in engem Zusammenhange steht.

255) **§ 22 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Im § 22 sind eine Reihe von Vorschriften über das Recht der Reisenden zur Mitnahme gewisser Gegenstände (Thiere, feuergefährliche Sachen) im Personenkoupé und über ihr Verhalten während der Fahrt (Tabakrauchen) zusammengestellt, welche ihrem Inhalte nach theils zum § 19, theils zum § 27 gehören. Alin. 1 S. 1, Alin. 2, 3 u. 5 stammen aus dem Ver.-Pers.-Regl. von 1865, Alin. 2 u. 3 haben 1870 Modifikationen erfahren, Alin. 1 S. 2 ist 1870, Alin. 4 1874 hinzugefügt worden.

Alinea 1 Satz 1 verbietet prinzipiell die Mitführung von Hunden und anderen Thieren in den Personenwagen. Ausnahmsweise ist diese jedoch nach Satz 2 bei kleinen, auf dem Schoße zu tragenden Hunden Mangels Einspruchs der Mitreisenden desselben Koupés gestattet. Zuwiderhandeln kann die im § 23 Betr.-Regl. und §§ 53, 62 Bahn-Pol.-Regl. angedrohten Strafen zur Folge haben.

Alinea 2 gewährt den Reisenden in allen Wagenklassen die Befugniß des Tabaksrauchens, jedoch mit zwei Einschränkungen:

1. In der I. Klasse darf nur unter Zustimmung aller Mitreisenden desselben Koupés geraucht werden, insofern nicht besondere Rauchkoupés I. Klasse im Zuge vorhanden sind.
2. Aus Tabakspfeifen darf nur geraucht werden, wenn sie mit Deckeln versehen sind.

Zuwiderhandeln hat die bei Alin. 1 bezeichneten Folgen. Zugleich ist aber den Eisenbahnen die Pflicht auferlegt, in jedem Personenzuge Koupés II. und wo thunlich auch III. Klasse für Nichtraucher zu halten. Nachtheile aus der Verletzung dieser Pflicht können im Rechts- und im Aufsichtswege verfolgt werden.

Ueber die Zahl und Kenntlichmachung der Nichtraucherkoupés:

s. Erl. des R.-E.-B.-A.'s vom 7. September 1878 und Erl. des Preuß. Hand.-Min. vom 2. Oktober 1878, E.-V.-Bl. S. 257, ferner Erl. des Preuß. Min. der öff. Arb. vom 10. August 1880, E.-V.-Bl. S. 434, 7. Juli 1881, E.-V.-Bl. S. 224 und 14. Oktober 1882, E.-V.-Bl. S. 346 und der Oesterr. Gener.-Insp. vom 7. Juli 1881, Oesterr. Centr.-Bl. 1881 S. 1013.

Koupés für Nichtraucher sind solche, in welchen unbedingt, also ohne Rücksicht auf die Willensmeinung der Mitreisenden nicht geraucht werden und das Zugpersonal das Rauchen nicht gestatten darf. (Rundschr. des R.-E.-B.-A. 1880, Kühlwetter S. 21.)

Alinea 3 verbietet die Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände, sowie Gepäcks, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, in den Personenwagen, unter beispielsweiser Aufzählung einer Anzahl derartiger Gegenstände. Immerhin ist das Kriterium ein sehr unbestimmtes, da es wohl kaum einen Gegenstand giebt, der nicht „auf irgend eine Weise“ Schaden verursachen könnte. Das Dienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen, ein Recht, welches unter

Umständen zu sehr lästigen Visitationen führen kann. Der Zuwiderhandelnde ist sowohl civil- wie strafrechtlich verantwortlich:

1. civilrechtlich für allen Schaden an dem Gepäck Dritter und für sonstigen Schaden, d. h. an den Betriebsmitteln, an Personen und Sachen,
2. strafrechtlich durch Verfall in die im Bahnpolizeireglement (§ 62) bestimmte Strafe.

Alinea 4 macht von dem Verbote des Alin. 3 eine Ausnahme zu Gunsten von Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen, welchen die Mitführung der Handmunition gestattet ist. Unter Jägern sind nicht blos berufsmäßige Jäger und Forstleute, sondern auch Jagdherren und Jagdliebhaber zu verstehen. Als im öffentlichen Dienste stehend gelten Militairpersonen, Polizei-, Zoll- und andere Beamte des Staats und der Gemeinden. Der Begriff „Handmunition" richtet sich nach den einzelnen Landesverordnungen bezw. Usancen.

Vgl. Erl. des Oesterr. Hand.-Min. vom 15. Februar 1880, Oesterr. Centr.-Bl. 188. S. 129.

Alinea 5 fügt schließlich noch die Sicherheitsvorschrift hinzu, daß der Lauf eines mitgeführten Gewehres nach oben gehalten werden muß.

256) § 23 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 23 enthält Bestimmungen über den Ausschluß trunkener oder renitenter Personen von der Fahrt. (Alin. 1 aus dem Ver.-Pers.-Regl. von 1865, Alin. 2 aus dem Bund.-Regl. von 1870.)

Alinea 1 bestimmt als eine weitere Ausnahme (vgl. § 13) von der im § 5 allgemein ausgesprochenen Beförderungspflicht der Eisenbahnen, daß dieselben die Eingehung eines Beförderungsvertrages zu verweigern und von einem bereits eingegangenen zurückzutreten, d. h. eine Person von der Mit- und Weiterreise auszuschließen befugt sind, wenn dieselbe:

1. die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, oder
2. sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt, oder
3. sich unanständig benimmt.

Bei trunkenen Personen ist es (auch wenn keiner der 3 vorstehenden Fälle vorliegt) den Eisenbahnen sogar zur Pflicht gemacht, ihren Ausschluß von der Fahrt und ihre Ausweisung aus den Wartesälen zu bewirken — also lediglich auf Grund der Thatsache der Trunkenheit. Der Ausschluß (Rücktritt) erfolgt ohne Anspruch auf den Ersatz des bereits gezahlten Fahrgeldes (s. dagegen § 13). (Nebenbei hat der Kontravenient etwa sonst verwirkte polizeiliche 2c. Strafen zu tragen). Die Bestimmung ist insofern wenig klar, als die Kontraventionsfälle ungenau bezeichnet sind und ferner nicht gesagt ist, wem im Streitfalle die Entscheidung darüber obliegt (wohl zunächst dem höchsten Zug- bezw. Stationsbeamten, s. § 13 S. 314). Jedenfalls bleibt dem Reisenden das Recht, auf richterliche Entscheidung zu provoziren und event. Schadensansprüche wegen ungerechtfertigten Ausschlusses geltend zu machen. Abgesehen von den reglementarischen Strafen können die bezüglichen Uebertretungen auch strafrechtliche Folgen nach sich ziehen.

Vgl. Erk. des Preuß. Ob.-Trib. vom 27. April 1876 (Ist das Eindringen in einen Personenwagen Hausfriedensbruch?).

Alinea 2 verordnet, daß der Ausgeschlossene, sei es auf der Abgangs- oder einer Unterwegsstation, nicht berechtigt ist, die Rückgabe des bereits aufgegebenen Gepäcks anderswo, als auf der Bestimmungsstation zu verlangen. Die Eisenbahn braucht also nicht gleichzeitig auch vom Gepäcktransportvertrage zurückzutreten, sondern kann diesen (um nicht in der regelmäßigen Expedition eine Störung eintreten zu lassen: Epstein S. 14) erfüllen.

257) § 24 **Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Die §§ 24—33, welche die zweite Unterabtheilung des Abschnittes II. des Eisenb.-Betr.-Regl. unter dem Titel:

b) Beförderung des Reisegepäcks

bilden, enthalten, wie diese Ueberschrift besagt, die Bestimmungen des Betr.-Regl. über die Reisegepäckbeförderung. Sie umfassen zum Theil die eisenbahnseitigen Transportbedingungen für Reisegepäck im Anschluß an Art. 390—431 H.-G.-B., insbesondere Art. 425 l. c. und in Ergänzung bezw. Modifikation der für die Haftpflicht bei Beschädigung von Gütern im Allgemeinen geltenden Bedingungen und Abreden des Abschn. III. (s. § 29 Alin. 1), zum Theil aber auch eine Reihe von Sicherheits- und Ordnungsvorschriften, welche mit dem Gepäcktransporte im Zusammenhange stehen.

Der Gepäckbeförderungsvertrag ist — gleichviel ob es sich um zur Beförderung aufgegebenes Reisegepäck (§ 26) oder nicht aufgegebenes (sog. Handgepäck § 27) handelt — lediglich eine besondere Kategorie des Güterfrachtvertrages (s. S. 293 und Bd. I. S. 25), welcher in der Regel mit einem Personenfrachtvertrage verknüpft und daher im Eisenb.-Betr.-Regl. vom gewöhnlichen Güterfrachtvertrage zum Theil (s. jedoch in Betr. der Haftpflicht § 29 Alin. 1 Betr.-Regl.) abweichend normirt ist, demungeachtet aber, wie letzterer, den Bestimmungen der Art. 390—431 H.-G.-B. unterliegt. Hinsichtlich der juristischen Natur des Gepäcktransportvertrages wird des Näheren auf die Erörterungen zum Art. 425 H.-G.-B. (Anm. 236 ff. S. 290 ff.) verwiesen.

Vgl. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 13 S. 463 f., Keyßner ibid. Bd. 10 S. 60 u. 66, W. Koch, Eisenb.-Transp.-R. S. 110, Endemann S. 766, Wehrmann S. 124.

§ 24 Satz 1 definirt den Begriff des zur Aufgabe gelangenden Reisegepäcks — im Gegensatze zum nicht aufgegebenen Handgepäck, welches in den Personenwagen mitgenommen wird (§ 27 S. 326). Die Definition des Reisegepäcks gemäß § 24 Satz 1 Betr.-Regl. ist bereits oben Anm. 237 S. 296 des Näheren besprochen.

Satz 2 bestimmt, daß Gegenstände, welche

1. von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossen sind (S. 191),
2. nach § 22 Alin. 3 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind (S. 321),

auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden dürfen. Die Zuwiderhandlung zieht die im § 48 Betr.-Regl. festgesetzten Folgen — sowohl civil- wie strafrechtliche — nach sich (vgl. Anm. 207 S. 193 195).

Art. 6 des Uebereinkommens zum Ver.-Betr.-Regl. enthält im Anschluß an § 24 Vereinbarungen über den der Gepäckfracht in den Tarifen zu Grunde zu legenden Einheitssatz und die Abrundung der berechneten Beträge (s. 268).

258) § 25 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 25 (aus dem Ver.-Pers.-Regl. von 1865) Satz 1 enthält die auf Art. 422 Alin. 1 Nr. 1 H.-G.-B. gestützte und mit § 47 Alin. 1 Satz 1 Betr.-Regl. harmonirende Bestimmung, daß Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, zurückgewiesen werden kann (vgl. Anm. 44 S. 159 und Anm. 226 S. 22[illegible]). Satz 2 schreibt im Anschlusse daran vor, daß die Gepäckstücke von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit sein müssen, und Satz 3, daß, wenn dies nicht der Fall und in Folge dessen eine Verschleppung des Gepäckes stattfindet, die Eisenbahn für den daraus erwachsenen Schaden nicht aufkommt. Diese letztere Bestimmung wird von *Thöl*, H.-R. (III. § 54 S. 111) nach Art. 395, 423 H.-G.-B. als ungültig bezeichnet, weil die Eisenbahn bei Annahme solcher Gepäckstücke sich im Falle des Verlustes nicht darauf berufen könne, daß die Zeichen höhere Gewalt oder daß sie äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung seien, und im Falle der Verspätung nicht darauf, daß sie diese durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können (vgl. auch *Thöl* Handelsrecht, Erört. 1882 S. 11—15), während *Goldschmidt* (Zeitschr. Bd. 26 S. 611, 612, Bd. 28 S. 454) dieser Annahme entgegentritt, weil dem Absender einige Sorgfalt zugemuthet werden müsse und der durch eigene Schuld des Absenders oder seiner Leute entstandene Schaden nicht vom Frachtführer zu tragen sei. Mindestens sei aber ein Verzicht des Absenders auf die Verantwortlichkeit des Frachtführers hier nicht ausgeschlossen und einen solchen stillschweigenden Verzicht statuire statthaft das Reglement (arg. H.-G.-B. Art. 424 Abs. 1 Ziff. 2 verb. mit Art. 422 Ziff. 1 und v. *Hahn* II. S. 432, 441, 532).

Die Annahme *Goldschmidt's* erscheint aus folgenden Gründen zutreffend. Zunächst ist im § 25 nur die Haftpflicht für Schaden aus *Verschleppung*, d. i. Beförderung an einen anderen, als den Bestimmungsort bezw. aus der damit zusammenhängenden Verspätung (Art. 397), nicht auch für Verlust (Art. 395) ausgeschlossen. Wollte man aber auch letzteres annehmen, so würde die durch ältere Zeichen herbeigeführte Verschleppung sehr wohl als höhere Gewalt insofern angesehen werden können, als im Hinblick auf die gebotene Schnelligkeit der Gepäckexpedition im Eisenbahnverkehre die Feststellung und Entfernung älterer Zeichen bei jedem Gepäckstücke mit rationellen Mitteln und Kräften nicht durchführbar, mithin der daraus erwachsende Schaden ein nicht abwendbarer ist (s. Bd. I. Anm. 4[illegible] S. 240). Damit hängt zusammen, daß sich bei Vorhandensein älterer Zeichen und die dadurch verursachte Verschleppung die Verspätung erfahrungsgemäß durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abwenden läßt und ein Beweis in concreto sich in Rücksicht auf diesen generellen Erfahrungssatz erübrigt. Es kann ferner zwar zweifelhaft sein, ob jene älteren Zeichen sich als Mängel der Verpackung qualifiziren oder nicht. Im ersteren Falle (*Goldschmidt* S. 612) ist es zum Mindesten sehr fraglich, ob sie nicht als äußerlich *nicht* erkennbare Mängel zu gelten haben. Denn wenn sich auch die Zeichen außen befinden, so ist es doch ohne gleichzeitige Vergleichung mit dem Billet und Gepäckschein schwer möglich, die älteren und das neue Zeichen zu unterscheiden bezw. festzustellen, welches das ältere oder neuere ist. Nimmt man aber an, die qu. Zeichen gehören überhaupt nicht zur Verpackung (*Thöl*, Handelsrechtl. Erört. S. 12), so wird man sie in die Kategorie der Transportpapiere nach Art des Frachtbriefs, der Zoll- ꝛc. Pa-

piere stellen müssen, und alsdann hat der Absender die Folgen von Unrichtigkeiten, wie sie sich in der Vermischung alter und neuer Zeichen darstellen, ebenso zu tragen, wie beim Frachtbriefe (§ 50 Nr. 4 Betr.-Regl. Thöl, H.-R. III. § 60 S. 125) und den Begleitpapieren (Art. 393 H.-G.-B. § 51 Betr.-Regl. Thöl § 12, § 63). Denn hierauf gründet sich die Einrede des eigenen Verschuldens des Absenders, welche dem Frachtführer neben den ihm durch Art. 395 belassenen Einreden nach allgemeinen Rechtsregeln und der Tendenz des Art. 395 frei und uneingeschränkt zusteht (s. Bd. I. Anm. 44 S. 258) — wie ja auch Thöl die Bestimmung im § 50 Nr. 4 Betr.-Regl. über die Folgen unrichtiger Angaben im Frachtbriefe keineswegs für ungültig erklärt.

259) **§ 26 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 26 (dessen Alin. 1 und 4 aus dem Ver.-Pers.-Regl. von 1865, Alin. 2 und 3, aus dem Bund.-Regl. von 1870 sich herleiten) handelt von den Pflichten und Rechten der Eisenbahn bei Einlieferung des Gepäcks (vgl. § 33 der Preuß. konf. Dienstvorschr.).

Alinea 1 erklärt im Einklang mit den Erfordernissen des Betriebs die Eisenbahnen nicht für verpflichtet, Gepäck mitzunehmen, welches nicht spätestens 15 Minuten vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets in die Gepäckexpedition eingeliefert ist. Daraus folgt, daß der Passagier bei rechtzeitiger Einlieferung ein Recht auf Beförderung seines Reisegepäcks hat. Ob jedoch mit oder ohne Vergütung, richtet sich nach den tarifarischen Bestimmungen über Freigepäck (Endemann S. 766).

Vgl. bei Retourbillets: Erl. des Preuß. Min. d. öffentl. Arb. vom 20. September 1881, E.-V.-Bl. S. 296.

Uebrigens ist bei vielen Eisenbahnen die Einrichtung der Beförderung von Gepäckstücken auch ohne Lösung von Billets getroffen.

Vgl. Erl. des Preuß. Hand.-Min. vom 20. Februar 1878, E.-V.-Bl. S. 41.

Diese Bestimmung steht im Zusammenhange mit § 9 Alin. 1. Die Eisenbahn kann spätere Expedirung noch zulassen, braucht es aber nicht. Da jedoch § 26 die Vorzeigung des Fahrbillets vorschreibt, so wird der Natur der Sache nach eine spätere Expedirung in denjenigen Fällen zugelassen werden müssen, in welchen nach § 9 Alin. 1 die Billetausgabe in einer kürzeren Frist, als 15 Minuten vor Abgang des Zuges stattfindet. Kühlwetter S. 26 (vgl. auch Jaruschon-Jarociewicz S. 10, 11) sieht zwischen § 26 Alin. 1 und § 28 Alin. 1 insofern einen Widerspruch, als ersterer die Vorzeigung des Billets obligatorisch, letzterer nur fakultativ hinstelle, übersieht aber, daß hier von dem Rechte der Eisenbahn, dort von der Pflicht des Reisenden die Rede ist. „Eingeliefert" soll wohl besser heißen: „zur Einlieferung offerirt", denn der Akt der Einlieferung hängt von dem Willen des Gepäckexpedienten ab und das Recht des Passagiers kann nicht geschmälert werden, wenn er das Gepäck rechtzeitig zur Einlieferung offerirt, der Beamte aber aus irgend welchen Gründen — wegen anderweiter Beschäftigung 2c. — die Einlieferung nicht alsbald veranlaßt hat (s. § 14 Betr.-Regl.).

Alinea 2 bestimmt, daß, wenn ausnahmsweise und unter Vorbehalt späterer Expedirung in dringenden Fällen Gepäck auch unexpedirt mitgenommen wird, solches bis zum Zeitpunkte der Expedirung als zum Transport aufgegeben nicht angesehen

wird, d. h. es ist zwar auch in Betreff solchen Gepäcks ein Frachtvertrag abgeschlossen, aber nicht durch die vorgeschriebene formelle Expedition oder Aufgabe, das Gepäck ist daher unexpedirt oder — nach dem eisenbahntechnischen Ausdruck — nicht aufgegeben (s. Anm. 237 S. 293). Dies hat zur Folge, daß darauf der in Gemäßheit der Art. 425 Nr. 1 (s. Anm. 237 S. 293) im Reglement § 29 Alin. 3 (s. Anm. 262 S. 330) enthaltene Befreiungsvertrag Anwendung findet, mithin ebenso wie für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§ 27) nur gehaftet wird, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen wird, alsdann aber auch in dem im § 68 Nr. 4 Alin. 2 bezeichneten Umfange (s. Anm. zum Art. 427). Dagegen ist der Befreiungsvertrag aus Art. 425 Nr. 2 (§. 29 Alin. 1c.) auf solches Gepäck nicht anwendbar, weil es nicht zum „Transport aufgegeben" ist (s. Anm. 239 S. 299).

Alinea 3 dehnt die Bestimmung des Alin. 2 auf die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen anscheinend generell aus. Indeß ist vorausgesetzt, daß das Gepäck auf der Haltestelle (Mangels dazu erforderlicher Einrichtungen zc.) unexpedirt mitgenommen worden ist. Hat Expedirung stattgefunden, so gilt dasselbe als aufgegeben im Sinne der § 26 Alin. 1, §§ 28, 29 Betr.-Regl. (vgl. Kühlwetter S. 26 Anm. 4).

Alinea 4 verpflichtet die Reisenden zur sofortigen Zahlung der Gepäckfracht, widrigenfalls die Beförderung (des Gepäcks) unterbleiben kann (nicht muß). Auf dieselbe sind im Uebrigen die Regeln über Zahlung der Güterfracht analog in Anwendung zu bringen (s. Bd. II. Anm. 106 S. 301).

Vgl. über die Versendung von Gepäckstücken ohne Lösung von Fahrbillets: Kühlwetter S. 26 und Preuß. Min. Erl. vom 20 Februar 1878, E.-V.-Bl. S. 41.

260) **§ 27 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 27 trifft Bestimmung über die Mitnahme von Handgepäck (Alin. 1 aus 1865, Alin. 2 aus 1870).

Alinea 1 Satz 1 definirt den Begriff des Handgepäcks als des in den Personenwagen mitgeführten (nicht aufgegebenen) Gepäcks — im Gegensatze zu dem der Gepäckexpedition gegen Gepäckschein eingelieferten, dem aufgegebenen (§§ 24, 28, s. Anm. 257 S. 323). Als Handgepäck gelten kleine, leicht tragbare Gegenstände (s. Anm. 237 S. 296). Die Reisenden sind befugt, solche in den Wagen mitzuführen unter der Voraussetzung:

1. daß die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden (— worüber im Streitfalle das Bahnpersonal entscheidet —),
2. daß Zoll- und Steuervorschriften (sc. der zu passirenden Strecke) die Mitnahme gestatten,

und — was hier nicht speziell ausgesprochen, aber aus §§ 22 und 24 Betriebsreglement ersichtlich, —

3. daß die betreffenden Gegenstände nicht zu denjenigen gehören, welche nach § 24 auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden dürfen.

Nach Satz 2 werden Gepäckscheine (§ 28) für solche in den Wagen mitgenommene Gegenstände nicht ausgegeben. Sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen. Es folgt daraus jedoch, wie oben Anm. 237 S. 294 des Näheren er-

örtert, keineswegs, daß in Betreff des Handgepäcks ein Frachtvertrag überhaupt nicht vorliege. Vielmehr ist ein solcher auch für das Handgepäck abgeschlossen, wenngleich formlos und ohne speziellen Uebergabeakt. Das Handgepäck ist nicht aufgegebenes Gepäck und steht dem unexpedirten Gepäck (§ 26 Alin. 2) gleich, es findet daher auf dasselbe Art. 425 Nr. 1 H.-G.-B. bezw. § 29 Alin. 3 Betriebsreglement Anwendung, nicht aber Art. 425 Nr. 2 bezw. § 29 Alin. 1c. Konkurrirt also bei mangelnder Aufsicht des Passagiers ein Verschulden der Bahn oder ihrer Leute, so kann diese haftpflichtig werden.

Vgl. Erk. des Kamm.-Ger. Berlin 1868 S. 274, 275.

Durch Alinea 2 ist unter denselben Voraussetzungen Reisenden der IV. Klasse, um den unteren Bevölkerungsklassen die Benutzung der Bahn zu erleichtern, auch die Mitführung umfangreicherer Sachen: wie Handwerkszeug, Tornister, Tragelasten in Körben, Säcken, Kiepen ꝛc. und anderer Gegenstände gestattet, welche Fußgänger bei sich führen. Hierüber hat der Stationsvorstand zu entscheiden (Kühlwetter S. 27 Anm. 3).

261) § 28 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 28 (Alin. 1, 2 und 3 aus 1865, Alin. 4 neu 1874 aus dem Oester. Regl. von 1872 hinzugefügt) spricht von Gepäckscheinen und Auslieferung des Gepäcks (vgl. §§ 38, 39 Preuß. konf. Dienstvorschr.).

Alinea 1 Satz 1 gewährt dem Reisenden das Recht, gegen Einlieferung des Gepäcks (sc. des zur Beförderung aufgegebenen, zu expedirenden) einen Gepäckschein zu fordern. Hierbei kann die Eisenbahn die Vorzeigung des Fahrbillets verlangen (vgl. § 26 Alin. 1 S. 325). Der Gepäckschein gehört, wie der Frachtbrief und der Ladeschein, zur Kategorie der Transportpapiere. Von ersterem unterscheidet er sich dadurch, daß er nicht vom Absender der Eisenbahn als Begleitbrief des Guts ausgestellt (Art. 391 H.-G.-B.), sondern, gerade umgekehrt, von der Eisenbahn dem Absender sowohl als Bescheinigung über den Empfang des Gepäcks, zugleich aber auch als Legitimationspapier für dessen Rückgabe verabfolgt wird. Er ähnelt hiernach mehr dem Ladescheine (Art. 414, 417, 418 H.-G.-B.), wenngleich er sich auch von diesem sehr wesentlich durch den ganz anderen Verkehrszweck und in den Rechtswirkungen unterscheidet (s. Art. 415 H.-G.-B.).

Satz 2 legt dem Gepäckscheine eine den Inhaberpapieren eigene Wirkung insofern bei, als bestimmt ist, daß dem Inhaber des Scheines, ohne daß die Verwaltung dessen Legitimation zu prüfen verpflichtet ist, das Gepäck, und zwar nur gegen Rückgabe des Scheins (bezw. diese ersetzende Kauteln: Alin. 3), ausgeliefert wird. Geräth also der Gepäckschein in fremde Hände und wird das Gepäck an einen unredlichen ꝛc. Inhaber des Scheins ausgeliefert, so ist die Bahn dafür nicht verantwortlich (Epstein S. 17). Ob aber aus dieser singulären, dem Bedürfnisse des Eisenbahnverkehrs entsprechenden Bestimmung, — wie Thöl III. § 54 S. 113 will (vgl. auch Wehrmann S. 125) — zu folgern ist, daß auf den auf Inhaber lautenden Gepäckschein die Rechtssätze über Inhaberpapiere überhaupt anzuwenden seien, und derselbe nicht vielmehr im Uebrigen nur als eine Beweisurkunde über den Empfang (Empfangsschein) und die Vertragsabreden anzusehen sei, erscheint um so zweifelhafter, als der Zweck des Gepäckscheins keineswegs darauf gerichtet ist, als negoziables Verkehrspapier zu dienen. Satz 2 enthält am Schlusse die Be-

stimmung, daß die Bahn durch Auslieferung des Gepäcks gegen Rückgabe des Scheins von jedem weiteren Anspruche befreit ist.

Vgl. Erk. des Stadt- und App.-Ger. Frankfurt a. M. (1865), Busch Bd. 8 S. 342, D. E.-Z. 1866 S. 512, 513.

Diese Vereinbarung erscheint jedoch nur mit der durch Art. 408 Alin. 2, Art. 428 H.-G.-B. gebotenen Modifikation gültig (Epstein S. 17, 18, Kühlwetter S. 28 Anm. 1, Thöl S. 113). Dagegen liegt kein Grund vor, die Vereinbarung in § 64 Alin. 4 Betriebsreglement nicht auch auf Reisegepäck anzuwenden (arg. § 29 Alin. 1 Betriebsreglement. A. M. Thöl a. a. O.). Der Besitz des Gepäckscheins seitens der Eisenbahn begründet nur eine durch Gegenbeweis widerlegbare Präsumtion, daß das Gepäck ausgeliefert worden ist.

Erk. von der Justizkanzlei zu Güstrow, unterm 16. September 1867, D. E.-Z. 1868 S. 577, Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 19 S. 620.

Uebergiebt der Passagier den Gepäckschein einem Beamten ohne Empfangnahme des Gepäcks, damit dieser im Interesse des nicht sofort auffindbaren Gepäcks weiter thätig sei, so ertheilt er dem Beamten einen privaten Auftrag und kann die Bahn nicht verantwortlich machen, wenn dieser später das Gepäck an eine nicht legitimirte Person ausliefert.

Erkannt vom Ob.-App.-Ger. Rostock unterm 2. Februar 1868, D. E.-Z. 1868 S. 577.

Alinea 2 giebt dem Inhaber des Gepäckscheins das Recht, am Bestimmungsorte (s. jedoch Alin. 4) im Gepäckexpeditionslokale die Auslieferung des Gepäcks nach Ablauf der für die Expedition, etwaige Steuerabfertigung 2c. erforderlichen Zeit zu verlangen, und zwar:

1. entweder sofort nach Ankunft des Zuges, zu dem die Aufgabe des Gepäcks erfolgt ist,
2. oder innerhalb 24 Stunden nach Ankunft desselben in bestimmten Expeditionsstunden.

Alsdann ist das vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten. Ad 2 ist jedoch vorauszusetzen, daß das Gepäck mit dem Aufgabezuge zugleich anlangt. Denn kommt es verspätet (mit einem späteren Zuge), so kann es nicht Sache des Reisenden sein, den Moment der Ankunft abzuwarten und von da ab die 24stündige Frist innezuhalten.

Alinea 3 verpflichtet die Bahn in Ergänzung des Alin. 1, wenn der Gepäckschein fehlt, das Gepäck nur unter folgenden Voraussetzungen auszuhändigen:

1. nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung,
2. gegen Ausstellung eines Reverses,
3. nach Umständen gegen Sicherheit.

Es müßte eigentlich heißen „verpflichtet und berechtigt", denn die Bahn ist nicht nur zur Aushändigung nach Erfüllung dieser Voraussetzungen verpflichtet, sondern sie ist auch nur unter diesen Kautelen hierzu berechtigt, wenn sie sich dem sich nachträglich meldenden legalen Inhaber des Gepäckscheins nicht ersatzpflichtig machen will. Ueber die Form des Reverses sowie über die Art der Sicherheit ist im Reglement nichts bestimmt (s. Epstein S. 18). Ist dies auch in den Spezialbestimmungen der Bahn 2c. nicht der Fall, so wird im Streitfalle richterliche Entscheidung eintreten müssen. (Vgl. über die Ausgabe des Reisegepäcks noch den Erlaß des Preuß. Min. der öffentl. Arb. vom 21. August 1881, E.-V.-Bl. S. 288.)

Alinea 4 stellt zwar als Regel hin, daß das Gepäck nur auf der Bestim-

mungsstation verabfolgt werden soll, gestattet aber zur Verkehrserleichterung auch ausnahmsweise auf Verlangen des Reisenden die Ausfolgung des Gepäcks (wohl auch theilweise) unterwegs, d. h. auf einer vorliegenden Station (natürlich ohne Rückvergütung der Transportkosten, Jaruschon-Jarociewicz S. 11), jedoch unter den Voraussetzungen:

1. daß Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften dies gestatten,
2. der Reisende bei der Auslieferung den Gepäckschein zurückstellt und das Fahrbillet vorzeigt.

Das Oester.-Ungar. Regl. von 1872 § 28, aus welchem Alin. 4 entnommen ist, enthielt hier noch den Zusatz, daß sich der Reisende außerdem als Aufgeber unzweifelhaft legitimiren müsse (Epstein S. 17, 18). Diese Voraussetzung ist aber in dem Reglement von 1874 in Fortfall gebracht, nachdem hervorgehoben worden war, daß sie zu schwer erfüllbar sei, daß es leicht zu unliebsamen Erörterungen zwischen Reisenden und Bahnbeamten führen und die gewährte Erleichterung für das Publikum illusorisch machen könne (Motive des R.-E.-B.-A. Entwurfs von 1873).

262) § 29 **Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Die §§ 29—31 des Betr.-Regl. normiren die Haftpflicht der Eisenbahn für Beschädigung, Verlust und Verspätung beim Gepäcktransport gegenüber den Aufgebern. In Betreff des Verhältnisses der Verwaltungen untereinander für den Fall der Schadensersatzpflicht verweist Art. 7 des Uebereinkommens zum Ver.-Betr.-Regl. auf den Art. 29 eod., dessen Bestimmungen (s. unten Artikel 427) also auch beim Gepäcktransport Platz greifen.

§ 29 regelt die Haftpflicht für Verlust und Beschädigung des Reisegepäcks, und zwar Alin. 1 (a.—c.) für aufgegebenes (§ 26, 27) Gepäck. (§ 29 stammt aus dem Ver.-Pers.-Regl. von 1865).

Alinea 1 stellt für aufgegebenes Gepäck (§ 28) den Satz an die Spitze, daß die Eisenbahn vom Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke haftet und zwar im Allgemeinen nach den im Abschnitt III. (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind.

Unter a. und b. des Alin. 1 sind jedoch auf Grund des Art. 427 Nr. 1 H.-G.-B. für den Umfang des Schadensersatzes besondere, vom § 68 Betr.-Regl. abweichende Normalsätze und Bestimmungen über die Werthdeklaration vereinbart, welche im Zusammenhang mit Art. 427 weiter unten ihre Erläuterung gefunden haben.

Unter c. des Alin. 1 ist für Verlust von Reisegepäck die Ausbedingung derjenigen Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht enthalten, welche nach Art. 425 Nr. 2 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist. § 29 Alin. 1 c. macht somit für Verlust von Reisegepäck den durch Art. 425 Nr. 2 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 29 Alin. 1 c. wird — dem Art. 425 Nr. 2 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß die Eisenbahn von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei ist,

wenn es nicht innerhalb 8 Tagen nach Ankunft des Zuges (§ 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird (s. hierzu die Erläuterungen in Anm. 239.

Zugleich ist durch Alinea 2 — um dem Reisenden ein ausreichendes Beweismittel für die erfolgte Abforderung zu sichern, den Gepäckexpeditionen die Pflicht auferlegt, dem Reisenden auf sein Verlangen auf dem Gepäckscheine Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäcks zu bescheinigen. Kann das Gepäck nur zum Theil ausgeliefert werden, so wird hierüber gleichfalls eine entsprechende Bescheinigung zu ertheilen sein. Die Eisenbahn ist dem Passagier, welcher sich wegen Nichtausfolgung seines Gepäcks an der Weiterreise gehindert sieht, nur dann ersatzpflichtig, wenn die Ausfolgung des Gepäcks innerhalb der reglementarischen Expeditionsstunden begehrt worden ist.

Erkannt vom Oesterr. Oberst. Ger. unterm 3. August 1876, Röll S. 455, Epstein S. 392.

Alinea 3 enthält in Betreff des Verlustes und der Beschädigung von nicht aufgegebenem Reisegepäck (§ 26, 27) die Ausbedingung derjenigen Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht, welche nach Art. 425 Nr. 1 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist. § 29 Alin. 2 Betr.-Regl. macht den durch Art. 425 Nr. 1 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 29 Alin. 2 wird — dem Art. 425 Nr. 1 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transporte aufgegeben worden ist, insbesondere nur in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§§ 26 und 27) nur Gewähr geleistet wird, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist (s. hierzu die Erläuter. in Anm. 237 S. 293).

263) § 30 **Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Wie § 64 Alin. 4 Satz 1 für Verlust von Frachtgut, so stellt § 30 Alinea 1 für Verlust von Reisegepäck eine Präsumtion auf, indem bestimmt ist, daß fehlende Gepäckstücke erst nach Ablauf von 3 Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden als in Verlust gerathen betrachtet werden und der Reisende erst dann befugt ist, mit Ausschluß aller weiteren Entschädigungsansprüche, die Zahlung der im § 29 bestimmten Garantiesumme zu fordern. (Vgl. § 40 Preuß. konform. Dienstvorsch.) Thöl (H.-R. III. § 101 S. 205, 240, 252, 253 und Handelsrechtl. Erört. S. 18, 19) hält diese Bestimmung für ungültig, weil der Verlust vorhanden sei, wenn zur Ablieferungszeit der Forderung auf Ablieferung nicht sofort entsprochen werden könne und nach Art. 423 die Eisenbahn den Eintritt ihrer Ersatzpflicht nicht zu ihrem Vortheil durch Vertrag anders bestimmen könne. Dieser Grund ist nicht anzuerkennen. Auch Goldschmidt (Zeitschr. Bd. 26 S. 612) theilt diese Ansicht nicht, weil dem Schuldner modicum tempus nach richterlichem Ermessen laufe, daher nur in Frage stehen könne, ob unter den besonderen Verhältnissen des Bahnbetriebs ein Zeitraum von 3 Tagen (bezw. bei § 64 Alin. 4 von 4 Wochen) die naturgemäße Zeitgrenze überschreite. Indeß dieser Grund für die Gültigkeit dürfte allein nicht ausreichen, weil dann — im Einzelfalle — stets erst der immerhin schwierige Beweis zu erbringen wäre, daß diese Frist ein modicum tempus nach den Verhältnissen des Bahnbetriebs sei. Es tritt aber hinzu (vgl. Bd. I. Anm. 46 S. 275—277

daß die Bestimmung des § 30 Alin. 1 (und § 64 Alin. 4) nicht nur zu Gunsten der Eisenbahn gegeben ist, sondern auch zugleich einen Vortheil für den Beschädigten involvirt, indem nach Ablauf jener Frist das Gepäck — ohne Zulassung eines Gegenbeweises seitens der Bahn, daß bloße Verspätung ꝛc. vorliege, — definitiv als verloren gilt, und nur der Reisende (s. Alin. 2) das Recht behält, das Gepäck, wenn es sich später findet, gegen Rückzahlung des Schadensersatzes zurückzufordern. Das Fehlen des Gepäcks zur Ablieferungszeit ist nicht, wie Thöl meint, unbedingt Verlust, Nichteinhaltung der reglementarischen Ablieferungszeit, auch nicht identisch und zusammenfallend mit Verlust (Goldschmidt a. a. O. Bd. 28 S. 454 Anmerk.) und bewirkt daher auch nicht ohne Weiteres den Eintritt der Ersatzpflicht für Verlust, sondern begründet nur eine durch Gegenbeweis widerlegbare Vermuthung des Verlustes (s. Bd. I. S. 210 f., Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 7 S. 55), da ja auch möglicherweise bloße Verspätung und mithin nur Ersatzpflicht für diese vorliegen kann. Indem die Eisenbahn mit dem Aufgeber vereinbart, daß sie nach Ablauf einer Frist von 3 Tagen — unter Verzicht auf jeden Gegenbeweis — den Verlust (und zwar selbst bei späterem Wiederfinden, Alin. 2) dem Aufgeber gegenüber als erfolgt anerkennen will, verändert sie hiernach nicht den Eintritt der Ersatzpflicht, sondern lediglich die Art der Beweisführung für den Verlust, auf welchen sich jener Eintritt gründet, dadurch daß sie gegen Gewährung dieser Frist eine noch zweifelhafte Thatsache als unzweifelhaft gegen sich gelten läßt. Einer solchen Abrede steht aber Art. 423 H.-G.-B. nicht entgegen.

Alinea 2 verpflichtet die Eisenbahn, wenn sich das verloren gegangene Gepäckstück später findet, den Reisenden — sofern sein Aufenthalt zu ermitteln — davon zu benachrichtigen, und dieser hat das Recht, sich binnen 4 Wochen nach erhaltener Nachricht dasselbe gegen Rückerstattung des Schadensersatzes nach seiner Wahl am Bestimmungs- oder Aufgabeorte verabfolgen zu lassen. Nach den älteren Reglements hatte der Reisende dieses Recht nur, wenn er es sich bei Empfang des Schadensersatzes ausdrücklich vorbehielt, und auch dann allein am Bestimmungsorte. Durch die Reglements von 1874 steht das Recht ohne Vorbehalt dem Reisenden zu und kann sowohl am Bestimmungs- wie am Aufgabeorte ausgeübt werden. Die Unterlassung der Benachrichtigung macht die Bahn schadensersatzpflichtig.

Vgl. hierzu noch die Uebereink. der Königl. Preuß. Eisenb.-Direkt. über die Behandlung der Reklamationen aus dem Personengepäck- und Güterverkehr sowie über die Regelung von Verschleppungsfällen aus dem Gepäck- und Güterverkehr vom 15. Februar 1881, E.-V.-Bl. S. 40 ff., Preuß. Min. Reskr. vom 11. Februar 1881, E.-V.-Bl. S. 40 und das Uebereink. des Ver. D. Eisenb.-Verw. vom 1. Januar 1881, betr. die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck nebst Deklar. z. § 7 dess. vom 1. Dezember 1881. — Erl. des Preuß. Hand.-Min. vom 8. Juli 1878, E.-V.-Bl. S. 218.

264) § 31 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 31, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn bei Reisegepäck für versäumte Lieferungszeit, ist im Anschluß an Art. 427 Nr. 2 erörtert.

265) § 32 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 32 enthält Bestimmungen über die Gepäckträger, deren sich die Reisenden für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und

von den Expeditionslokalen, und diejenigen Bahnbediensteten (Portiers), deren sich die Reisenden zur vorübergebenden Aufbewahrung des Gepäcks bedienen (vgl. § 50 der Preuß. konf. Dienstvorschr.).

Nach Alinea 1 sind zwar die Reisenden befugt, sich der Gepäckträger zu bedienen, letztere aber in dieser vor bahnseitiger Uebernahme oder nach bahnseitiger Beendigung des Transports bewirkten Funktion nicht Organe oder „Leute" der Eisenbahn (Art. 400 H.-G.-B. § 63 Betr.-Regl.). Sie schließen vielmehr selbstständig Transportverträge mit dem Publikum. Die Eisenbahn ist daher auch nicht für die Ausübung dieser Funktion bezw. die Ausführung dieser Verträge der Gepäckträger den Reisenden verantwortlich, d. h. jede Haftpflicht vor der Einlieferung an die Gepäckexpedition und nach der Auslieferung durch dieselbe ist ausgeschlossen. Demungeachtet enthält Alin. 1 mehrere Ordnungsvorschriften betreffs des Verhältnisses der Reisenden zu den Gepäckträgern, (Pflicht zur Tragung von Dienstabzeichen, Vorlegung einer gedruckten Gebührentaxe, Verabfolgung einer Marke bei Empfangnahme des Gepäckscheines), deren Durchführung die Eisenbahnen zu überwachen haben, wozu sie im Aufsichtswege angehalten werden können.

Vgl. Erl. des Preuß. Hand.-Min. vom 20. Februar 1878, E.-V.-Bl. S. 41.

Ebensowenig wie für die Gepäckträger ist die Eisenbahn nach Alin. 2 für diejenigen Bahnbediensteten (Portiers) verantwortlich, deren sich die Reisenden zur vorübergehenden Aufbewahrung des Gepäcks bedienen. Diese Leute schließen selbstständig Verwahrungsverträge mit den Reisenden. Zwar haben die Eisenbahnen auf größeren Stationen — der Begriff ist unbestimmt — für entsprechende Einrichtungen zu sorgen, und eine Gebühr festzusetzen. Sie übernehmen aber durch solche Maßregeln für die bezüglichen Funktionen und Pflichten dieser Bediensteten den Reisenden gegenüber keine Haftpflicht.

266) **§ 33 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 33 (Alin. 1 aus 1865, Alin. 2 aus 1870, Alin. 3 aus dem Oesterr. Regl. von 1872 in das Regl. von 1874 aufgenommen) regelt das Verfahren in Betreff der im örtlichen Bezirke der Bahnverwaltung (d. i. in den ihr eigenthümlich gehörigen oder unter ihrer Aufsicht und Verwaltung stehenden Räumlichkeiten, Wartesälen, Restaurationsräumen, Korridoren, Perrons, Treppen, Aborten, Geleisen, unter Umständen auch auf den Vorplätzen, Zufuhrstraßen rc., vgl. Bd. II. S. 45), oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Eisenbahn abgelieferten Gegenstände, deren Eigenthümer rc. — wie wohl hinzugedacht werden muß — sich nicht meldet oder nicht zu eruiren ist. § 33 umfaßt seinem ganz allgemein gehaltenen Wortlaute nach ausnahmslos alle an den angegebenen Orten zurückgelassenen Gegenstände, gleichviel, ob in Betreff derselben mit der Eisenbahn ein Transportvertrag abgeschlossen worden ist oder nicht. Indeß ist zwischen beiden Kategorien zu unterscheiden. Die Bestimmungen des § 33 müssen lediglich auf die ersteren beschränkt werden. Denn hinsichtlich der letzteren — d. h. der ohne Vorhandensein eines Transportvertrages aufgefundenen — erscheinen die Eisenbahnen in keiner Weise befugt, reglementarisch irgend welche Bestimmungen zu treffen, welche von den landes- und reichsgesetzlichen Vorschriften über die Behandlung von Fundsachen abweichen. Der Finder ebenso wie der Eigenthümer, welcher nicht zugleich

Passagier ist, braucht sich den Bestimmungen des Betriebs-Reglements nicht zu unterwerfen.

Vgl. Erk. des Obger. u. Ob.-App.-Ger. Cassel, D. E.-Z. 1866 S. 657 f. und Erk. des Ob.-Trib. zu Stuttgart vom 17. März 1878, D. Jur.-Zeitg. 1878 S. 171 und Ruckdeschel S. 160 f.

Nur über die Behandlung der aus Anlaß von Transportverträgen im Bahnbezirke zurückgelassenen bezw. in den Besitz der Eisenbahnen gelangten Gegenstände — deren Abgabe nicht thunlich geworden, deren Eigenthümer nicht zu ermitteln ist ꝛc. — steht ihnen die Befugniß zu, reglementarische Bestimmungen zu vereinbaren, welche von den gesetzlichen Vorschriften über Fundsachen abweichen. Dergleichen Gegenstände haben aber streng genommen überhaupt nicht den Charakter von Fundsachen, da sie sich vertragsmäßig im Gewahrsam der Eisenbahn befinden, gleichviel ob sie speziell zum Transport aufgegeben (§§ 28, 35, 40—43), oder ohne besondere Aufgabe in den Wagen, Fahrzeugen ꝛc. zurückgelassen sind (§§ 26, 27 37), mithin dem letzten Besitzer nicht eigentlich „verloren" gehen.
Daher gilt auch der Beamte oder Dritte, welcher derartige Gegenstände in den Koupés bemerkt und an die Eisenbahn abliefert, nicht als Finder und kann Finderlohn nicht beanspruchen.

Erkannt vom Oesterr. Oberst. Ger. unterm 18. Februar 1874, Epstein S. 264, Röll S. 261.

In Betreff aller dieser Sachen greift die Pflicht der Eisenbahn zur Verwahrung nach Landesrecht Platz, wenn sie nicht rechtzeitig abgeholt werden (vgl. Bd. I. Anm. 40 S. 228 ff., Bd. II. Anm. 123 S. 441 ff.) und zwar gegen Erstattung der Verwahrungskosten, Lager-, Stand- ꝛc. Gelder (vgl. Art. 407 H.-G.-B., § 28 Alin. 2, §§ 36, 42 Alin. 5, § 43). Ist die Abgabe aus irgend welchen Gründen unthunlich geworden, so kann die Eisenbahn hierbei nach Maßgabe der Bestimmungen des Art. 407 H.-G.-B. verfahren, aber auch ein davon abweichendes Verfahren im Wege des Reglements ꝛc. vereinbaren.

Solche Abänderungen sind im § 33 Betr.-Regl. enthalten, indem Alin. 1 bestimmt, daß dergleichen Gegenstände mindestens drei Monate lang aufzubewahren sind und erst nach Ablauf dieser Frist mit denselben nach Maßgabe der bei den einzelnen Bahnen darüber bestehenden Bestimmungen verfahren werden darf. Bestehen derartige Bestimmungen nicht, so greifen lediglich die Regeln des Verwahrungsvertrages nach Maßgabe des betreffenden Landesrechts Platz. So verurtheilte das Kammergericht zu Berlin die N.-M. Eisenbahn zum Ersatze einer im Koupé zurückgelassenen Spieluhr, welche von einem Arbeiter daselbst gefunden, an den diensthabenden Stationsbeamten abgeliefert und von diesem an einen Betrüger, der sich als Eigenthümer ohne genügende Legitimation ausgab, verabfolgt worden war (§§ 277, 279 I. 5 A. L.-R.).

Erk. des Kamm.-Ger. Berlin, D. E.-Z. 1868 S. 274, 275.

Alinea 2 involvirt eine Ausnahme von der im Alinea 1 festgesetzten dreimonatlichen Aufbewahrungsfrist. Sind Gegenstände dem Verderben ausgesetzt (Bd. II. Anm. 109 S. 361), so können sie bestmöglichst verkauft werden, sobald ihr Verderben zu befürchten steht. In diesem Falle wird der Erlös bis zum Ablauf der festgesetzten Frist zur Disposition des Berechtigten gehalten, d. h. pretium stat in loco rei. Vgl. die analoge Vorschrift für Frachtgut (§ 61 Alin. 4 Bd. II. S. 448—452).

Die Vorschrift im Alinea 3, daß im Uebrigen „dergleichen gefundene Gegenstände“ der in den gesetzlichen Vorschriften vorgezeichneten Behandlung unterliegen, hätte nach Vorstehendem besser wegbleiben sollen. Denn für wirklich gefundene Gegenstände im Sinne der oben bezeichneten I. Kategorie ist sie selbstverständlich, mithin überflüssig. Auf die Gegenstände der II. Kategorie dagegen paßt Alin. 3 nicht, da sie nicht „gefunden“ sind, somit nicht den gesetzlichen Vorschriften über Fund, sondern denen über Verwahrung unterliegen.

Vgl. noch den Erlaß des Preuß. Hand.-Min. vom 8. Juli 1878, E.-V.-Bl. 1878 S. 21 und Oesterr. Centr.-Bl. 1881 S. 405.

267) § 34 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

Der § 34, welcher die dritte Unterabtheilung des Abschnittes II. des Eisenb.-Betr.-Regl. unter dem Titel:

c) Beförderung von Leichen

bildet, enthält, wie diese Ueberschrift besagt, die Bestimmungen des Betr.-Regl. über die Leichenbeförderung, und umfaßt zum Theil eisenbahnseitige Transportbedingungen für Leichen im Anschluß an Art. 390—431 H.-G.-B., zum Theil aber auch in Rücksicht auf die eigenthümliche, sanitäre 2c. Sicherheitsmaßregeln erheischende Natur dieses Transportgegenstandes — Sicherheits- und Ordnungsvorschriften, welche der Leichentransport erfordert. Die Leiche ist zwar an sich kein Transportgut im Sinne des H.-G.-B., da sie einen Vermögenswerth nicht hat (arg. Art. 395 H.-G.-B. A. M. Thöl III. § 3 S. 3 und Anm. 1), wie denn auch dem Betr.-Regl. Bestimmungen über die Haftpflicht bei Beschädigung, Verlust und Verspätung von Leichentransporten fehlen, die Leiche wird aber durch die im Betr.-Regl. § 34 Alin. 2 geforderte Umhüllung (Sarg 2c.) zu einem Transportgute (s. Bd. I. S. 24 und der über ihre Beförderung abgeschlossene Vertrag zum Frachtvertrage (Keyßner S. 437, Kühlwetter S. 24, dagegen Thöl III. § 55 S. 114 u. Anm. 1) so daß, Mangels besonderer reglementarischer Bestimmungen, hinsichtlich der Haftpflicht für Verlust, Beschädigung und Verspätung die Vorschriften des H.-G.-B. (Art. 395 f., 397 f.) zur Anwendung zu bringen sein werden. Die Gründe, weshalb die Bestimmungen über den Leichentransport mit den über den Personentransport gegebenen in demselben Abschnitt zusammengestellt sind, liegen nahe, zumal für Leichentransporte Personenbegleitung obligatorisch ist (§ 34 Alin. 3). Es tritt hinzu, daß der Transport von Leichen nur mit Personenzügen und der Abschluß des Transportvertrages in der Regel nicht, wie bei gewöhnlichem Frachtgut auf Frachtbrief, sondern auf Transportschein erfolgt.

Vgl. im Uebrigen die Spezialbestimmung über Leichentransporte nach den Vorschlägen der ständigen deutschen Tarifkommission vom 8. bis 10. August 1878, D. E.-Z. S. 957 ff. zusammengestellt bei Kühlwetter S. 37—39, und die Preuß. konform. Dienstvorschr. §§ 41 ff. ferner zu Zwecken des Universitätsunterrichts Erl. des Preuß. Hand.-Min. vom 11. November 1877, E.-V.-Bl. 1878 S. 20, und über Leichenpässe: Erl. vom 28. August 1877, E.-V.-Bl. 1878 S. 22 und 174, Erl. vom 30. Januar und 28. November 1879, E.-V.-Bl. 1879 S. 8 u. 189

Alinea 1 verpflichtet den Absender einer Leiche, deren Transport vorher anzumelden, und zwar

1. wenigstens 6 Stunden vorher, wenn der Transport von der Ausgangsstation des Zuges,

2. wenigstens 12 Stunden vorher, wenn er von einer Zwischenstation aus erfolgen soll. Später angemeldete Leichentransporte kann die Eisenbahn zwar annehmen, ist aber dazu nicht verpflichtet.

Alinea 2 macht ferner dem Absender eine bestimmte Umhüllung (Verpackung) der Leiche (luftdicht und von einer hölzernen Kiste umgeben) zur Pflicht. Hierin liegt eine sanitätspolizeiliche Vorschrift, von deren Erfüllung die Eisenbahn bei eigener Verantwortung Abweichungen nicht zulassen darf. Außerdem gestattet Alin. 2 den Transport in einem Leichenwagen.

Alinea 3 schreibt vor, daß der Leiche ein Begleiter beizugeben ist, welcher ein Fahrbillet zu lösen hat. Auch diese Vorschrift hat polizeilichen und daher obligatorischen Charakter. Sie stellt zwar die Leichen unter die Kategorie der begleiteten Güter, ohne aber damit einen Befreiungsvertrag im Sinne des Art. 424 Nr. 6 H.-G.-B. § 67 Ziff. 5 Betr.-Regl. zu verknüpfen.

Alinea 4 enthält eine Strafbestimmung: Wer Leichen unter falscher Deklaration zur Beförderung bringt, d. h. nicht als Leichen deklarirt, hat die wirkliche Fracht und außerdem das Vierfache derselben als Konventionalstrafe zu entrichten (Thöl III. S. 115). Strafverpflichtet ist sowohl der Absender, wie der Empfänger (s. Bd. I. S. 108, 109). Auch hier ist wegen des mit der richtigen Deklaration verknüpften öffentlichen Interesses anzunehmen, daß die Vorschrift polizeilichen und daher obligatorischen Charakter hat.

Dasselbe gilt von der in Alinea 5 enthaltenen Vorschrift, wonach die Leiche innerhalb 6 Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation abgeholt werden muß, widrigenfalls sie nach der Verfügung der Ortsobrigkeit beigesetzt wird. Die Eisenbahn hat hiernach die Beisetzung bei der Ortsobrigkeit zu beantragen und deren Verfügung abzuwarten. Die Beisetzungskosten werden, soweit sie vom Begleiter oder event. aus den mittransportirten Effekten der Leiche nicht gedeckt werden, zunächst von der betreffenden Ortsobrigkeit zu tragen sein, da die Maßregel im öffentlichen Interesse liegt.

Art. 8 des Uebereinkommens zum Ver.-Betr.-Regl. enthält Vereinbarungen über die Frachtberechnung und Abrundung bei Leichentransporten (s. S. 288).

268) **§ 35 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Die §§ 35—39, welche die vierte Unterabtheilung des Abschnittes II. des Eisenb.-Betr.-Regl. unter dem Titel:

d) Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen,

bilden, enthalten, dieser Uebersicht entsprechend, die Bestimmungen des Betr.-Regl. über die Equipagen- und Fahrzeugebeförderung. Sie umfassen zum Theil die eisenbahnseitigen Transportbedingungen für Fahrzeuge im Anschluß an Art. 390 bis 431 H.-G.-B. und in Ergänzung bezw. Modifikation der für die Haftpflicht bei Gütern im Allgemeinen geltenden Bedingungen und Abreden der Abschn. III. (s. § 38 Alin. 1), zum Theil aber auch Sicherheits- und Ordnungsvorschriften, die mit der Expedirung und dem Transporte von Fahrzeugen im Zusammenhange stehen.

Der Fahrzeugebeförderungsvertrag ist, wie der Gepäck- und Leichenbeförderungsvertrag, seiner Natur nach lediglich eine besondere Kategorie des Güterfrachtvertrages und daher wie dieser den Bestimmungen der Art 390—431 H.-G.-B. unterworfen

(s. Bd. I. S. 24). Nur gewisse Eigenthümlichkeiten dieser Transportgegenstände und die dadurch bedingte besondere Expeditionsweise ꝛc. haben zu Vorschriften im Betr.-Regl. geführt, welche in mehreren Beziehungen von den allgemeinen Bestimmungen des Abschn. III. des Betr.-Regl. über Güterbeförderung abweichen. Dahin gehören die Formalien bei der Ein- und Auslieferung, die Form des Abschlusses des Vertrages, der in der Regel nicht mittelst Frachtbriefes erfolgt, die Normirung der Haftpflicht für Verlust, Beschädigung und Verspätung. Dies, sowie der Umstand, daß der Transport von Equipagen und Fahrzeugen in der Regel mit dem Personentransport im Zusammenhange steht, hat wohl auch zur Aufnahme der betreffenden Bestimmungen in den Abschnitt II. des Reglements Anlaß gegeben.

Im Anschluß an die §§ 35—39 des Betr.-Regl. enthält Art. 9 das Uebereinkommen zum Ver.-Betr.-Regl. Vereinbarungen der Vereinsverwaltungen über die Frachtberechnung für Equipagen und andere Fahrzeuge (s. S. 288).

Vgl. auch die §§ 41 ff. Preuß. konform. Dienstvorschr.

§ 35 trifft Bestimmungen über Form und Zeit der Einlieferung, sowie über die Beförderungsweise (Alin. 1 und 2 aus 1865, Alin. 3 aus dem Oesterr. Regl. von 1872 in die Regl. von 1874 aufgenommen).

Alinea 1 Satz 1 schreibt vor, daß Equipagen und andere Fahrzeuge nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen werden. Es sind hier nur solche Fahrzeuge gemeint, welche nicht auf eigenen Rädern laufen (Landfuhrwerke, Schlitten, kleine Schiffe ꝛc., s. Epstein S. 26) und zur Beförderung mit einem bestimmten Personenzuge angenommen werden sollen. Fahrzeuge, welche auf eigenen Rädern laufen (Eisenbahnfahrzeuge), oder welche zwar nicht auf eigenen Rädern laufen, aber als gewöhnliches Fracht- oder Eilgut befördert werden sollen, unterliegen den Bestimmungen des Abschn. III. (vgl. Kühlwetter S. 40—42). Die Vorschrift des Satzes 1 ist dadurch bedingt, daß die Expedition solcher Fahrzeuge gewisse Einrichtungen erfordert, welche nicht auf allen Stationen bezw. Haltestellen vorhanden sind. Sodann ist in Alin. 1 Satz 2 eine Anmeldungszeit von 2 Stunden und eine Auflieferungszeit von einer Stunde vor Abgang des Zuges vorgeschrieben. In diesem Falle ist auf der Ausgangsstation des Zuges die Mitnahme mit dem bezüglichen Zuge zu gewärtigen. Dagegen kann auf einer Zwischenstation auf eine sichere (soll heißen: bestimmte) Beförderung mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn die Anmeldung 24 Stunden vorher erfolgt.

Nach Alinea 2 ist die Eisenbahn nicht gehalten, Equipagen ꝛc. mit den Eil- und Schnellzügen zu befördern. Sie kann aber diese Beförderungsweise eintreten lassen (Epstein S. 26).

Nach Alinea 3 dürfen die Reisenden während der Fahrt nicht in ihren Equipagen bleiben. Diese Bestimmung ist eine polizeiliche Sicherheitsvorschrift und daher für die Eisenbahn wie für die Reisenden obligatorisch.

269) **§ 36 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 36 (unverändert aus 1865) trifft Bestimmung über die Zeit der Auslieferung. Die Auslieferung erfolgt nach Ankunft (sc. des Zuges) auf der Bestimmungsstation gegen Rückgabe der etwa ertheilten Quittung. „Quittung" ist

hier für den Absender über die Einlieferung ertheilter Empfangs- oder Beförderungs- (Transport-) Schein gebraucht. Durch das Wort „etwa" ist ausgedrückt, daß die Ertheilung eines solchen nicht obligatorisch ist, sondern von den bezüglichen Expeditionsvorschriften und der Art der Beförderung (ob auf Frachtbrief oder Transportschein) abhängt. Die Abholung des Fahrzeugs muß spätestens innerhalb 2 Stunden nach Ankunft des Zuges geschehen, wenn diese bis 6 Uhr erfolgt. Erfolgt sie später, d. h. zwischen 6 Uhr Abends und 6 Uhr Morgens, so läuft die Frist erst von 6 Uhr Morgens des folgenden Tages (also bis 8 Uhr Morgens). Für jede Stunde verspäteter Abholung ist die Eisenbahn ein Standgeld zu fordern berechtigt, aber nicht verpflichtet. Die Höhe desselben richtet sich nach den Spezialbestimmungen der betr. Eisenbahn (vgl. hierzu § 59 Alin. 9 Nr. 2 und § 60 Nr. 4 bis 6 Betr.-Regl. oben Bd. II. S. 182 f., S. 212 f.).

270) **§ 37 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 37 (unverändert aus 1865) gewährt den Begleitern der Equipagen und Fahrzeuge das Recht, Reisegepäck (§ 24) in denselben zu belassen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegenstehen (§ 38). Kühlwetter macht mit Recht auf die Ungenauigkeit der Ueberschrift des § 37 aufmerksam, welche richtiger heißen muß:

„Belassung von Reisegepäck in den Equipagen und Fahrzeugen."

In Equipagen ohne Begleitung darf e contrario — wenigstens dem Wortlaute nach — Reisegepäck nicht belassen werden (Waruschon-Jarociewicz S. 13). Die Allegirung des § 24 verweist auf den im § 24 gegebenen Begriff des Reisegepäcks (s. Anm. 257 S. 323), während das am Schlusse befindliche Citat des § 38 sich auf die dort in Alin. 3 und 4 enthaltenen Haftpflichtbestimmungen über die in den Equipagen 2c. belassenen Gegenstände bezieht (vgl. Art. 425 Nr. 1 Anm. 271 S. 337). Kühlwetter nimmt hiernach wohl nicht mit Recht an, daß das Allegat „siehe § 38" unrichtig und der § 27 gemeint sei.

271) **§ 38 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Von den Bestimmungen des § 38 über die Haftpflicht der Eisenbahn für Fahrzeuge sind Alinea 1 bei Art. 424 (Anm. 235 S. 268), Alinea 2, 3, 5 und 6 bei Art. 427 als dahin gehörig erörtert. (Alin. 1—5 stammen aus dem Ver.-Pers.-Regl. von 1865, Alin. 6 ist aus dem Preuß. Staats-Eisenb.-Regl. in die Regl. von 1870 und 1874 übergegangen).

Alinea 4, dessen Erläuterung mithin hier noch allein übrig bleibt, enthält für Verlust oder Beschädigung der in den Equipagen oder anderen Fahrzeugen belassenen Gegenstände (Reisegepäck, § 37) die Ausbedingung derjenigen Beschränkungen der gesetzlichen Haftpflicht, welche nach Art. 424 Nr. 6 und nach Art. 425 Nr. 1 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet sind. Alin. 4 des § 38 macht somit für Beschädigung und Verlust von Reisegepäck die durch Art. 424 Nr. 6 und Art. 425 Nr. 1 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsverträge zu reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 38 Alin. 4 wird — dem Art. 424 Nr. 6 und dem Art. 425 Nr. 1 gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß in Bezug auf die in den Equipagen und anderen Fahrzeugen befindlichen Gegenstände die Eisenbahn nicht für den Schaden haftet, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung

durch die Begleitung bezweckt wird, für Schäden anderer Art aber nur, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist. In ersterer Hinsicht wird auf Anm. 230 S. 247, zu Art. 424 Nr. 6, in letzterer auf Anm. 238 S. 297 verwiesen.

272) § 39 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 39 enthält in Alin. 1 und 2 Bestimmungen über die Lieferungszeit von Equipagen 2c., in Alin. 3 und 4 über die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit. (Alin. 1—4 sind aus Alin. 1 und 2 des Ver.-Pers.-Regl. von 1865, modifizirt 1870, in die Reglements von 1874 aufgenommen worden.)

In Alin. 1 und 2 wird bezüglich der Lieferungszeit ein Unterschied gemacht zwischen begleiteten Equipagen 2c., welche mit den Personenzügen befördert werden, und allen anderen Equipagen 2c. — eine Unterscheidung, welche Kühlwetter S. 45 zwar nicht für korrekt hält, weil für die Lieferzeit nicht der Umstand der Begleitung, sondern die Art der Expeditionsweise (ob mittelst Beförderungsscheins oder Frachtbriefs) maßgebend sein müsse, die aber in Rücksicht auf den unzweifelhaften Wortlaut doch festgehalten werden muß.

Nach Alinea 1 ist die Eisenbahn verpflichtet, den Transport der begleiteten Equipagen und anderer Fahrzeuge, welche mit den Personenzügen befördert werden, mit dem Zuge, zu welchem sie aufgegeben sind, bis zur Bestimmungsstation zu bewirken. Es gelten also die Lieferfristen für den Personenverkehr, jedoch mit der Ausnahme, daß, im Falle unterwegs ein Uebergang in einen anderen Zug stattfindet, es der Eisenbahn freisteht, sie erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge zu befördern.

Nach Alinea 2 ist dagegen die Lieferungszeit für alle anderen Equipagen und Fahrzeuge die für gewöhnliches Gut vorgesehene, d. h. die Lieferzeit des § 57 (s. Bd. I. Anm. 34 S. 168).

Alinea 3 und 4, welche Bestimmungen über die Haftpflicht für Versäumung der Lieferfrist enthalten, sind im Anschluß an Art. 427 erörtert.

273) § 40 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

Die §§ 40—45, welche die fünfte Unterabtheilung des Abschnitts II. des Eisenbahn-Betr.-Regl. unter dem Titel:

e) Beförderung von lebenden Thieren

bilden, enthalten in Gemäßheit dieser Ueberschrift die Bestimmungen des Betr.-Regl über die Beförderung lebender Thiere. Sie umfassen zum Theil die eisenbahnseitigen Transportbedingungen für lebende Thiere im Anschluß an Art. 390—431 H.-G.-B. und in Ergänzung und Modifikation der für die Haftpflicht bei Gütern im Allgemeinen geltenden reglementarischen Vertragsbedingungen (s. § 44 Alin. 1), zum Theil aber auch Sicherheits- und Ordnungsvorschriften, die mit der Expedition und Beförderung lebender Thiere in Verbindung stehen.

Der Thierbeförderungsvertrag ist seiner juristischen Natur nach lediglich eine besondere Kategorie des Güterfrachtvertrages und daher wie dieser den Bestimmun-

gen der Art. 390—431 H.-G.-B. unterworfen (s. Bd. I. S. 24). Nur gewisse Eigenthümlichkeiten dieser Transportobjekte und die dadurch bedingte besondere Expeditions- und Beförderungsweise haben zu mehrfachen Abweichungen von den allgemeinen Bestimmungen des Abschn. III. Betr.-Regl. über Güterbeförderung geführt. Dahin gehören wesentlich besondere Bestimmungen über die Quantität und Qualität der Thiere, über Ein- und Ausladung. Begleitung-, Annahme- und Ausführungszeit, Form des Vertragsabschlusses, Haftpflicht für Verlust, Beschädigung und Versäumniß. Diese Abweichung, sowie der Umstand, daß der Transport von lebenden Thieren (namentlich Pferden, Hunden) zumeist mit dem Personentransport in Verbindung steht, hat ersichtlich die Aufnahme der bezüglichen Vorschriften in den Abschnitt II. des Reglements zur Folge gehabt.

Die Abtheilung e. des Abschn. II. ist derartig gegliedert, daß die §§ 40—43 die Bestimmungen über Expedition und Beförderung, dagegen die §§ 44 und 45 die Normen über Haftpflicht für Verlust, Beschädigung und Versäumniß enthalten. Die §§ 40—43 entbehren einer ausreichenden systematischen Ordnung, indem der § 40 und der § 43 die allgemeinen Bestimmungen über Expedition und Beförderung lebender Thiere umfassen, während zwischen diese beiden Paragraphen die §§ 41 und 42, welche die besonderen Bestimmungen über die Expedition ꝛc. von Hunden und Pferden behandeln, mitten hineingeschoben sind. Richtiger wäre es gewesen, die §§ 40 und 43 voranzuschicken und die §§ 41 und 42 folgen zu lassen. Im Anschlusse an die §§ 40—45 enthält Art. 10 des Uebereinkommens zum Ver.-Betr.-Regl. eine Reihe Vereinbarungen des Vereins Deutsch. Eisenbahnverwaltungen über die Annahme und Beförderung lebender Thiere, insbesondere über die Form der Expedition (ob mit Frachtbrief oder Beförderungsschein), über Frankatur, Frachtberechnung und Abrundung der Beträge. (s. S. 288 f.)

Vgl. noch die §§ 41 ff. der Preuß. konform. Dienstvorschriften.

§ 40 enthält vornehmlich für lebende Thiere aller Art geltende Bestimmungen über die zur Annahme erforderliche Qualität, sodann aber auch über den Annahmeort, das Ein- und Ausladen sowie die Begleitung.

Alinea 1 beschränkt die Annahmepflicht der Eisenbahnen auf bestimmte für die Thierbeförderung eingerichtete Stationen (s. analog § 35 Alin. 1). Es ist hier, wie in den §§ 40—45 überhaupt, nur von lebenden Thieren die Rede. Der Transport todter Thiere richtet sich lediglich nach den für den Gütertransport geltenden Bedingungen (Epstein S. 29). Dem Absender (bezw. Empfänger) ist ferner die Pflicht auferlegt, das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die sichere Befestigung und Anlegung der Thiere zu besorgen. Es gilt also hier der in Gemäßheit des Art. 424 Nr. 3 im § 67 Nr. 4 Betr.-Regl. stipulirte Befreiungsvertrag (Anm. 227 S. 233 und Anm. 233 S. 264).

Vgl. über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen die Bekanntmachung des Deutsch. Reichskanzlers vom 13. Juli 1879 (R.-Centr.-Bl. S. 479 ff.) abgedruckt nebst der Ausführungsverordnung des Preuß. Min. der öff. Arb. vom 9. August 1879, E.-V.-Bl. S. 142 ff., Bayr. Ges. und Verord.-Bl. 1879 Nr. 53; ferner Erl. des Preuß. Hand.-Min. vom 23. und 30. Juli 1878, E.-V.-Bl. S. 226, 227.

Alinea 2 Satz 1 bestimmt, daß kranke Thiere zur Beförderung nicht angenommen werden. Es liegt darin jedoch nicht eine für die Eisenbahn obligatorische Vorschrift. Sie ist zur Annahme nicht verpflichtet, kann aber die Beförderung übernehmen. Außer in dem im Satze 2 bezeichneten Falle. Hier wird darauf

hingewiesen, daß der Transport von Thieren wegen der Gefahr der Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen d. h. verboten ist, insofern sanitätspolizeiliche Vorschriften dies bestimmen. Die zuwiderhandelnde Eisenbahn macht sich ebenso wie der Versender civil- und kriminalrechtlich verantwortlich.

Vgl. über Desinfektion der Eisenbahnwagen und über Maßregeln gegen die Einschleppung von Seuchen:

a) in Deutschland: Reichsges. vom 25. Februar 1876 (R.-G.-Bl. S. 163), Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 6. Mai 1876 und Ausführ.-Verord. des Bundesraths (R.-Centr.-Bl. S. 251), Preuß. Ausführ.-Verord. und Cirk.-Reskr. des Preuß. Hand.-Min. vom 16. Juni 1876 und ergänzende Verord. vom 24. Februar 1877 2c., (Min.-Bl. d. i. V. S. 76, 77, E.-V.-Bl. 1878 S. 151—158 f.);

b) in Oesterreich-Ungarn: Reichsges. vom 19. Juli 1879, R.-G.-Bl. Nr. 106 und Vollzugs-Verord. vom 7. August 1879, R.-G.-Bl. Nr. 109.

Alinea 3 erklärt die Eisenbahn für nicht verpflichtet zum Transport wilder Thiere. Sie kann aber denselben unter Vereinbarung entsprechender Bedingungen übernehmen.

Alinea 4 schreibt vor, daß die Eisenbahn bei der Beförderung anderer lebender Thiere Begleitung zu fordern berechtigt ist — abgesehen von kleinem Vieh, insbesondere Geflügel in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen — und zugleich den Ort, wo die Begleiter ihren Platz zu nehmen haben.

Vgl. hierüber: Erl. des Preuß. Min. d. Hand. vom 25. Januar 1879, E.-V.-Bl. S. 8 und vom 11. Juli 1881, E.-V.-Bl. S. 225.

Das Wort „anderer" könnte e contr. zu dem Schlusse führen, daß bei kranken oder wilden Thieren, falls deren Transport übernommen wird, Begleitung nicht gefordert werden darf. Dies wäre jedoch irrig. Gerade bei diesen wird vor allem Begleitung im Wege besonderer Bedingung gefordert werden können. Ueber die Frage, ob und inwieweit die Eisenbahn überhaupt gesetzlich befugt erscheint, Begleitung von Transporten zu fordern bezw. über die Gültigkeit der vorliegenden reglementarischen Bestimmung, ferner über die Folgen, wenn die Eisenbahn die ihr zustehende Befugniß, Begleitung zu fordern, nicht ausübt:

S. Anm. 230 S. 248, Erk. des Stadtger. Breslau vom 30. März 1873, D. E.-Z. 1873 S. 523 und des Ob.-Land.-Ger. Wien vom 21. Juni 1876, D. E.-Z. 1877 S. 312, Burian und Johanny, Jur. Bl. IV. S. 22 f.

Für den Begleiter können besondere Transportkosten gefordert werden. (Kühlwetter S. 49 Anm. 8.)

274) § 41 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 41 (Alin. 1 und Alin. 2 S. 1 aus 1865, Alin. 2 S. 2 aus dem Bund.-Regl. von 1870) trifft einige besondere Bestimmungen für solche Hunde, welche als Begleiter von Passagieren mit Personenzügen befördert werden. Für die mit Güterzügen beförderten Hunde gelten die allgemeinen Vorschriften der §§ 40 und 43. Vgl. über einen Fall der Inanspruchnahme der Bahn für das Entspringen eines im Hundekoupé transportirten Hundes: Busch Arch. Bd. 18 S. 433 f.

Die besonderen Bestimmungen für die erstere Kategorie sind folgende:

Nach Alinea 1 hat die Beförderung in abgesonderten Behältnissen zu erfolgen. „Abgesondert" d. i. von den Personenkoupé's getrennt (vgl. § 22 Alin. 1

Satz 1). Die Vorschrift ist für die Eisenbahnen im Sicherheits- und Sanitätsinteresse obligatorisch und daher der Abänderung im Wege der Vereinbarung nicht fähig. Ausgenommen sind nur kleine Schoßhunde (vgl. § 22 Alin. 1 Satz 2).

Nach Alinea 2 ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, Hunde, welche nach der Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren. Thöl (H.-R. III. § 57 S. 118) erklärt diese Vereinbarung ohne nähere Begründung für ungültig. Jedoch erscheint dies nicht zutreffend. Denn die auf die Beendigung des Transports bei mora des Empfängers eintretende Verwahrungspflicht des Frachtführers (Bd. I. Anm. 40 S. 229) entspringt nicht aus dem Frachtvertrage, sondern aus der allgemeinen Pflicht des Frachtführers als Kaufmann, Sorgfalt zu prästiren. Einer vertraglichen Abänderung dieser Pflicht steht daher das Verbot des Art. 422 H.-G.-B. nicht entgegen. — Die weiter im Alin. 2 enthaltene Bestimmung über die Zahlungsmodalitäten beim Hundetransport weichen an sich nicht von den bezüglichen allgemeinen Vorschriften des § 43 ab.

275) **§ 42 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 42 (Alin. 1—4 aus 1865, desgleichen Alin. 5 jedoch modifizirt 1870, Alin. 6 neu 1874 hinzugetreten) enthält Bestimmungen über die Beförderung von Pferden. Sieht man jedoch von einigen unwesentlichen redaktionellen Abweichungen ab (vgl. Thöl a. a. O. S. 119 Anm. 18), so sind diese Bestimmungen identisch mit den Vorschriften des folgenden § 43 über die Beförderung von anderen Thieren. Nur in folgenden Punkten besteht ein Unterschied:

1. während nach § 43 andere Thiere 2 Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht werden müssen, genügt nach § 42 Alin. 2 in Betreff der Pferde die Bereitstellung 1 Stunde vor Abgang des Zuges;
2. während andere Thiere nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen werden (§ 40 Alin. 1), kann die Versendung von Pferden auf allen Zwischenstationen erfolgen — mit Sicherheit allerdings nur nach vorheriger Verständigung des Stationsvorstandes, für die eine Frist nicht bestimmt ist — (§ 42 Alin. 3);
3. bei anderen Thieren hat die Eisenbahn im Falle verzögerter Abholung die Wahl, sie entweder auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung zu geben oder ein Standgeld zu erheben (§ 43 Alin. 3). Bezüglich der Pferde ist nur die letztere Befugniß im Reglement ausgesprochen (§ 42 Alin. 5), jedoch unterliegt es wohl keinem Zweifel, daß auch die erstere Befugniß den Bahnen zusteht (Thöl III. S. 119).

276) **§ 43 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 43 (bis auf Alin. 3 S. 3 unverändert aus 1865) enthält im Anschlusse an § 41 weitere Bedingungen über die Beförderung von Thieren im Allgemeinen und hätte, wie bereits bemerkt (s. S. 339) besser mit § 41 vereinigt werden sollen.

Alinea 1 setzt fest, daß sowohl die Quantität der gleichzeitig zu befördernden

Thiere sowie die Züge, mit welchen sie zu befördern, durch die Eisenbahn bestimmt werden, und daß namentlich die Mitnahme einzelner Stücke davon abhängt, ob paßlicher Raum vorhanden ist, mithin im Voraus nicht zugesichert werden kann.

Vgl. Erl. des Preuß. Min. d. öff. Arb. vom 28. Juni 1880, E.-V.-Bl. S. 289.

Also nicht die Mitnahme überhaupt, sondern nur die Wahl des Zuges ist in das Ermessen der Bahn gestellt, aber auch hier unter Wahrung des Prioritätsprinzipes (s. Anm. 201 S. 173) und ohne jede durch die Umstände gebotene Zögerung.

Alinea 2 verordnet, daß der Fahrpreis am Absendungsorte zu erlegen ist, d. h. es ist, abweichend von dem in § 53 Alin. 1 S. 1 angenommenen Prinzip, für lebende Thiere der Frankaturzwang generell eingeführt (§ 53 Alin. 1 S. 2). Hiervon ist jedoch im Oester.-Ung. Regl. durch eine zwischen Alin. 2 und 3 eingeschobene Bestimmung insofern eine Ausnahme gemacht, als im internen österreich-ungarischen Verkehre — d. h. in dem die Grenzen Oesterreich-Ungarns nicht überschreitenden — der Fahrpreis bei Aufgabe gegen Frachtbrief nach Wahl des Aufgebers auch an den Empfänger zur Zahlung überwiesen werden kann. Diese Wahl, ob Frankofracht oder nicht, ist dem Absender also nur bei Aufgabe gegen Frachtbrief, nicht auch gegen Beförderungsschein, gegeben.

Alinea 3 trifft Bestimmung über die Zeit der Einlieferung und die Zeit und Form der Auslieferung. Ueber die Zeit der Einlieferung ist bestimmt, daß die Thiere 2 Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht werden; außerdem muß, wenn der Zug Nachts oder vor 7 Uhr Morgens abgeht, die Anmeldung bis 8 Uhr Abends vorher bewirkt werden. Ueber die Zeit der Auslieferung ist bestimmt, daß dieselbe alsbald bei der Ankunft am Bestimmungsorte — und zwar gegen Rückgabe der Beförderungsscheine — geschieht und das Ausladen und Abtreiben spätestens 2 Stunden nach Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen, d. h. beendet sein muß. Denn, bedeutete „geschehen" nur „beginnen", so würde eine Frist für die Beendigung fehlen und die Vorschrift zwecklos sein. Dies ergiebt auch der Schlußsatz, nach welchem die Bahn bei Ablauf dieser Frist das zweifache Recht hat, entweder die Thiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verwahrung zu geben oder ein Standgeld zu erheben, falls sie dem Vieh einen ferneren Aufenthalt auf dem Bahnhofe gestattet, (wozu sie nicht verpflichtet ist).

277) § 44 **Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 44 enthält die Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung der zur Beförderung übernommenen Thiere.

Alin. 1 und 2 sind im Anschluß an Art. 424 H.-G.-B. (s. Anm. 234 S. 266), Alin. 3, 4 und 5 im Anschluß an Art. 427 H.-G.-B. erörtert.

278) § 45 **Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 45 handelt von der Lieferungszeit bei Thiertransporten sowie von der Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit.

Alinea 1 stellt für die Lieferungszeit bei Thiertransporten prinzipiell den Satz auf, daß sie, je nachdem die Beförderung mit Personen- oder mit Güterzügen geschieht, die für Eilgut oder für gewöhnliches Gut ist und sich nach den im Abschnitt III. enthaltenen Bestimmungen berechnet, und ferner betreffs der Haftpflicht

bei Versäumniß, daß diese Bestimmungen auch für die Folgen versäumter Lieferungszeit maßgebend sein sollen. Es gelten somit für die Lieferzeit die §§ 57 bis 60 und für die Haftpflicht die §§ 69 und 70, Eisenb.-Betr.-Regl. (s. Anm. 34 f. S. 168 f.), soweit nicht in den §§ 40—45 ausdrücklich Abweichungen vorgeschrieben sind.

In Betreff der Lieferzeit enthält Alinea 2 Satz 1 nur insofern hiervon eine Ausnahme, als die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, in der im § 28 Alin. 2 für Gepäck bestimmten Frist (s. Anm. 261 S. 328) verlangt werden kann.

Die weiteren im Alinea 2 und Alinea 3 des § 45 gegebenen Bestimmungen über die Deklaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung sind im Anschluß an Art. 427 H.-G.-B. erläutert.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 426.

In Ansehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmäßig einen Verlust an Gewicht oder Maaß erleiden, kann bedungen werden, daß bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatze für Verlust an Gewicht oder Maaß nicht gehaftet werde. Der Normalsatz muß, im Falle mehrere Stücke zusammen transportirt worden sind, für jedes einzelne Stück besonders berechnet werden, wenn das Gewicht oder Maaß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die hier bezeichnete Bestimmung kann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Guts entstanden ist, oder daß der bestimmte Normalsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Zusatz 1.

Eisenbahn-Betriebs-Reglement:

(Deutsch. Regl. vom 11. Mai 1874, Oesterr.-Ungar. Regl. vom 10. Juni 1874, Vereins-Regl. vom 1. Juni 1876 bezw. 1. Januar 1881 gleichlautend):

§ 67 Nr. 8.

Besondere Beschränkung der Haftpflicht.

Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Prozent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und

gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen und frische Kitte gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als zwei Prozent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absendestation festgestellten Gewichts beträgt. Dieser Prozentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einen Frachtbrief transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das Maß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht. Es bleibt jedoch den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde höhere Prozentsätze als zwei Prozent nach Maßgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchen eine Vergütigung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes ist ein Abzug für Gewichtsverlust überhaupt unstatthaft.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. fehlt. Motive des Preuß. Entw. fehlen. I. Lesg. Prot. S. 827–830. Entw. I. Lesg. Art. 339. II. Lesg. Prot. S. 1230–1232. Entw. II. Lesg. Art. 376. Denkschrift des Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. vom 12. Dezember 1859 S. 9 f., 11, 16. Monita Nr. 450 (Art. 396 Alin. 2 Nr. 2), 451, 453 (Nr. 7). III. Lesg. Prot. S. 461—4673, 4700 (Art. 398), 4785, 4786, 4789—4795, 5122. Entw. III. Lesg. Art. 426.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des H.-R. 1. Aufl. I, 1 §§ 31, 32 f. S. 194 f., I, 2 § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 f. v. Rönne, Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literaturübersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 f. Behrend, Handb. des H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. S. 1 u. 2. Im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 475, 476. Endemann § 161 S. 761. Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 10 S. 163. v. Hahn II. S. 544—546. Keyßner S. 488. C. F. Koch S. 434. Kowalzig S. 451. Makower Anm. z. Art. 426. Puchelt II. S. 433—434. Wengler S. 410. v. Rönne II. S. 515. v. Kräwell S. 607—609. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 12 S. 19, Bd. 13 S. 460. Gad S. 315. Gareis S. 371. Thöl, H.-R. III. § 93 S. 184—189. Scheffer u. Groß S. 456, 457. Brix S. 421, 422, I. S. 296 f. Kuhn in Busch's Arch. Bd. 6 S. 388. W. Koch in Goldschmidt's Zeitschr. Bd. 10 S. 85 f., Eisenb.-Transp.-R. 113—117. Hillig S. 63 f. Ruckdeschel S. 215 bis 217. Epstein S. 111, 112. Wehrmann S. 103, 104.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts: s. Bd. I. Anm. 43 S. 253—257. Entscheidungen des Oesterr. Oberst. Gerichtshofes: 20. Juli 1876. Epstein S. 390. Röll S. 452.

279) Prinzip und Entstehung des Art. 426.

Art. 426 H.-G.-B. enthält eine weitere Ausnahme zu dem Vertragsverbote des Art. 423 H.-G.-B., welche sich insofern an die im Art. 424 bezeichneten Ausnahmen anschließt, als sie mit Art. 424 Ziff. 4 in einem gewissen inneren Zu-

sammenhange steht. Sowohl in Art. 424 Ziff. 4 (sc. Alin. 2) wie in Art. 426 wird den Eisenbahnen ein Befreiungsvertrag gestattet, durch welchen sie sich in Betreff der Haftung für Schäden, welche aus der **natürlichen Beschaffenheit** der beförderten Güter entstehen, eine Vermuthung zu ihren Gunsten bezw. eine Beschränkung ihrer Haftpflicht ausbedingen dürfen. Der Unterschied zwischen beiden Gesetzesstellen besteht aber darin, daß Art. 424 Ziff. 4 die besonderen **außerordentlichen** Gefahren betrifft, welchen gewisse Güter wegen ihrer eigenthümlichen, natürlichen Beschaffenheit ausgesetzt sind,

Vgl. oben Bd. I. Anm. 43 S. 257 und Bd. III. Anm. 228 S. 238, v. Hahn II. S. [illegible] § 8, S. 545 § 1, Keyßner S. 486 Nr. 12, Ruckdeschel S. 215.

während sich Art. 426 auf die bei Transporten gewisser Güter vermöge ihrer natürlichen Beschaffenheit **regelmäßig** vorkommenden Verluste (an Gewicht oder Maaß) bezieht. Nun haftet bereits nach der für die gesetzliche Haftpflicht des Frachtführers grundlegenden Bestimmung des Art. 395 H.-G.-B. derselbe nicht für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Guts entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch **die natürliche Beschaffenheit** des Guts, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen entstanden ist. Für derartige Schäden hat also der Frachtführer gesetzlich nicht zu haften und es bedarf daher auch für die Eisenbahn keiner besonderen vertragsmäßigen Ausschließung dieser Haftung. Wohl aber liegt dem Frachtführer und somit auch der Eisenbahn zur Ausschließung der Haftpflicht an sich die **Beweislast** ob, daß der Verlust oder die Beschädigung durch die natürliche Beschaffenheit des Guts wirklich entstanden sei. Weil dieser Beweis nun einerseits häufig ein sehr lästiger sein kann und insbesondere im Eisenbahnverkehr in Rücksicht auf die große Zahl der Transporte rc. mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft ist, andererseits die Beschädigung in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes in vielen Fällen so eklatant und gleichmäßig erscheint, daß es eines besonderen Beweises gar nicht erst bedarf, so z. B. bei dem erfahrungsmäßig während des Transports stattfindenden Eintrocknen und Streuen (bei Getreide und Früchten), Schwinden, Verdunsten oder Auslaufen (bei Flüssigkeiten) gewisser Waaren, so lag es in der Billigkeit, den Eisenbahnen als Ausnahme zu dem Verbote des Art. 395 im Vertrags- (bezw. Reglements-) Wege eine Erleichterung der ihnen nach Art. 395 obliegenden Beweislast, d. h. eine Vereinbarung zu gestatten, wonach bei eingetretenem Verluste (an Gewicht oder Maaß) ein gewisser Prozentsatz als muthmaßlicher Betrag derartigen Verlustes präsumtiv und ohne Weiteres angenommen werden soll. Demnach ist durch Art. 426 **Alin.** 1 Satz 1 den Eisenbahnen nicht etwa eine vertragsmäßige Beschränkung der Haftpflicht für Schäden zugelassen, für welche sie anderenfalls gesetzlich zu haften wäre (wie in den Fällen des Art. 424 Ziff. 1—6), sondern es ist ihnen nur für einen bereits gesetzlich vorgesehenen Fall der Nichthaftung (Art. 395: Verlust durch natürliche Beschaffenheit des Guts) eine **Erleichterung der Beweislast** im Vertragswege dahin gestattet, daß in Ansehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte **regelmäßig** einen Verlust an Gewicht oder Maaß erleiden, bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatze für Verlust an Gewicht oder Maaß nicht gehaftet werde, — wobei aber (was eigentlich selbstverständlich und nur zur Verhütung vorgefallener Mißbräuche bestimmt ist) dieser Normalsatz nach Satz 2 des Alin. 1 für jedes

einzelne Stück besonders berechnet werden muß, wenn das Gewicht oder Maaß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder erweislich ist.

Der durch Art. 426 gestattete Befreiungsvertrag enthält nach Vorstehendem nur eine Erleichterung der den Eisenbahnen obliegenden Beweislast, nicht aber etwa eine Ausschließung der Haftpflicht für Verluste in bestimmter Höhe bei gewissen Gütern. Es ist nur die Vereinbarung einer Vermuthung zu Gunsten der den Eisenbahnen obliegenden Beweislast derartig zugelassen, daß nicht sie — wie sonst — den Beweis führen, sondern ihnen der Gegenbeweis geführt werden muß. Ist der Verlust innerhalb des bedungenen Normalsatzes geblieben, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, er sei durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes entstanden, die Eisenbahn hat also einen Beweis dafür nicht mehr zu führen, diese Vermuthung kann aber in zweifacher Hinsicht, d. h. von beiden Parteien, durch Gegenbeweis widerlegt werden.

Einerseits steht — dieser Vermuthung gegenüber — dem Absender der Beweis zu, daß der Verlust aus einer anderen Ursache entstanden sei bezw. daß er nicht oder doch nicht in dem bedungenen oder behaupteten Umfange aus der natürlichen Beschaffenheit habe entstehen können. Andererseits ist aber auch der Eisenbahn — dieser Vermuthung gegenüber — der Nachweis gestattet, daß der aus der natürlichen Beschaffenheit der Güter entstandene Verlust ein höherer sei, als der nach dem bedungenen Normalsatz präsumtiv angenommene. Dementsprechend verordnet Alin. 2 des Art. 426, daß die in Alin. 1 bezeichnete Bestimmung nicht geltend gemacht werden kann, wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falls nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Guts entstanden ist, oder daß der bestimmte Normalsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Was die Entstehung des Art. 426 anlangt, so war zur III. Lesung von Preußen (Monit. 450 Art. 396 Alin. 2 sub 2) eine Bestimmung in Vorschlag gebracht worden, wonach in allen Fällen von den Eisenbahnen mit rechtlicher Wirkung bedungen werden kann,

> daß für bestimmte Prozentsätze des Guts eine Entschädigung wegen Verlust nicht geleistet werden soll. Diese letztere Bedingung soll jedoch ihre Wirkung verlieren, wenn dargethan wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falls weder durch die Natur des Gutes selbst, noch durch eine mangelhafte Verpackung entstanden ist, oder daß der betreffende Prozentsatz mit der Beschaffenheit des Guts oder den sonstigen Umständen des Falls nicht im Einklang steht.

Aehnliche Anträge wurden von Bayern (Monit. 451) und von Sachsen (Monit. 453 Nr. 7) gestellt.

In III. Lesung wurde sodann diese Bestimmung von Würtemberg (Prot. S. 4673, 4700 Art. 398 in folgender Fassung in Antrag gebracht:

> „Bei Gütern, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit und der Art ihrer Verpackung regelmäßig einem Gewichtsverlust auf dem Transport unterworfen sind, kann von den Eisenbahnverwaltungen mit rechtlicher Wirkung bedungen werden, daß sie bis zu bestimmten Prozentsätzen des Gewichtsverlustes zu keiner Ersatzleistung verbunden sein sollen. Die Prozentsätze sind bei Partiesendungen, sobald das Gewicht

der einzelnen Frachtstücke im Frachtbriefe besonders bezeichnet oder sonst erweislich ist, von jedem einzelnen Stück für sich zu berechnen.

Die vorstehende Verabredung verliert jedoch ihre Wirkung, wenn das Gut in einem unbedeckten Wagen befördert worden ist, ferner wenn dargethan wird, daß ein Verschulden der Bahnverwaltung oder Entwendung die Ursache des Gewichtsverlustes sei, oder daß der betreffende Prozentsatz mit der besonderen Beschaffenheit des Frachtguts, der Art seiner Verpackung, der Dauer des Transports, der Jahreszeit und Witterung bei welcher der Transport stattgefunden hat, oder mit den sonstigen Umständen des Falls nicht im Einklange stehe."

Indem der Berathung dritter Lesung dieser letztere Antrag zu Grunde gelegt wurde, wurde zu Alin. 1 zunächst erwogen, daß, wenn auch die Gefahr sich meist in Gewichtsverlust äußere, doch auch häufig ohne solchen ein Theilverlust in Folge Maaßverringerung eintrete und daher beschlossen, neben dem Gewichtsverluste auch des Maaßverlustes Erwähnung zu thun. Ferner wurden die Worte „nach der Art ihrer Verpackung" für entbehrlich erachtet, indem unter dem „Gut" nicht blos die Waare an und für sich, sondern in transportabelm Zustande, also Waare und Verpackung zusammen zu verstehen sei, mithin der Ausdruck „Beschaffenheit der Güter" genüge. — Mit diesen Modifikationen wurde der erste Satz des Alin. 1 des vorstehenden Antrages angenommen. (Prot. S. 4785, 4786.)

Zum zweiten Satze dieses Alinea wurde sodann bemerkt: Es werde damit bezweckt, einer der erheblichsten Beschwerden des Handelsstandes abzuhelfen. Nicht selten sei es vorgekommen, daß bei einzelnen Stücken (Säcken ꝛc.) einer Gesammtladung ganz erhebliche Verluste eingetreten seien und die Eisenbahn dennoch jeden Ersatz mit dem Bemerken abgelehnt habe, daß der Verlust noch bei Weitem nicht die Prozentsätze übersteige, von deren Ersatz sie frei sei, indem sie die betreffenden Prozente von dem ganzen verladenen Quantum der fraglichen Waare berechnet habe. Durch Anwendung desselben Verfahrens würden die Eisenbahnen es sogar rechtfertigen können, wenn von 100 Säcken einer solchen Waare einer ganz abhanden gekommen sei und gar nicht abgeliefert werde, obschon offenbar ein solcher Verlust keine Folge der natürlichen Beschaffenheit der fraglichen Waare sein könne. Solchen Ausschreitungen solle der zweite Satz entgegentreten. Hierbei seien die Worte „im Frachtbriefe besonders bezeichnet oder sonst erweislich ist" nicht entbehrlich, weil von einer Berechnung der Prozentsätze nach dem Gewichte oder Maaße der einzelnen Frachtstücke keine Rede sein könne, wenn man deren Gewicht oder Maaß nicht kenne. Hierauf wurde auch der zweite Satz mit der Modifikation, daß er auf den Verlust am Maaße auszudehnen sei, angenommen (Prot. S. 4789, 4790).

Zum Alinea 2 wurde angeführt: Es seien in diesem Alinea eine Anzahl von Spezialitäten angeführt. Abgesehen nun von der Frage, ob sie alle richtig umgrenzt seien, könne ihre Aufzählung jedenfalls nicht für vollständig und erschöpfend erachtet werden. Es scheine daher angemessener, nur das Prinzip aufzustellen, daß der qu. Prozentsatz dann nicht in Betracht komme, wenn der Beweis geliefert werde, daß der Gewichtsverlust in Wirklichkeit keine Folge der natürlichen Beschaffenheit des betr. Frachtgutes gewesen sei. Demgemäß wurde in Anknüpfung an den Vorschlag Preußens (Monit. 450, s. oben S. 347) beantragt, unter Weglassung aller Spezialitäten, in Alinea 2 lediglich auszusprechen, daß die Bestimmung

des Alinea 1 ihre Wirkung verliere, wenn dargethan werde, daß der Verlust nach dem Umständen des Falles nicht durch die Natur des Gutes selbst entstanden sei.

Von anderer Seite wurde zwar dagegen hervorgehoben: Es würde alsdann die Festsetzung gewisser Prozente des Gewichts- oder Maßverlustes nichts weiter, als die Aufstellung einer Präsumtion dafür sein, daß ein diese Prozente nicht übersteigender Verlust die Folge der natürlichen Beschaffenheit des betreffenden Gutes sei. Es habe somit nicht allein der Absender das Recht, zu beweisen, daß der Verlust nicht blos die Folge der natürlichen Beschaffenheit des Guts, vielmehr auch anderer eisenbahnseitig zu vertretender Ursachen sei, sondern es würde auch der Eisenbahnverwaltung das Recht des Beweises zustehen, daß auch noch der den festgestellten Prozentsatz übersteigende Verlust Folge der natürlichen Beschaffenheit des Guts sei. Dies sei aber nicht beabsichtigt, sondern die Festsetzung der betr. Prozente solle die Bedeutung der Vereinbarung einer für alle Fälle maßgebenden Regel haben, gegen welche keine Gegenbeweisführung aus den Umständen des einzelnen Falles geführt werden dürfe.

Hierauf wurde jedoch entgegnet: Es müsse widersprochen werden, daß die vorliegende Bestimmung den eben dargelegten Sinn habe. Im Gegentheile solle es sich dabei um nichts mehr als um eine Präsumtion handeln, gegen welche sowohl dem Absender als der Eisenbahnverwaltung der Gegenbeweis zustehe. Die richtige Auffassung sei folgende: An und für sich hatten die Eisenbahnen schon nach Art. 371 (jetzt Art. 395) nicht zu haften, würden aber bei jedem Verluste den Beweis liefern müssen, daß er sich in der natürlichen Beschaffenheit des Guts gründe. Durch Alinea 1 werde ihnen nun das Recht eingeräumt, zu bedingen, daß sie bis zu einem gewissen Prozentsatze von dem erwähnten Beweise befreit sein sollten. Dadurch werde selbstverständlich das ursprünglich ihnen schon zustehende Recht nicht genommen, zu beweisen, daß der natürliche Gewichtsverlust im konkreten Falle die Prozente überstiegen habe, und um wie viel dies der Fall sei, sowie andererseits dem Absender das Recht bleibe, nachzuweisen, daß dieser Verlust weniger als der Prozentsatz betragen habe.

Im Uebrigen erstreckte sich die Diskussion noch darauf, ob in Alin. 2 den Parteien eine Gegenbeweisführung und demnach dem Richter eine Kognition nur darüber eingeräumt werden solle, ob der festgesetzte Prozentsatz, dessen Angemessenheit im Allgemeinen für Güter der fraglichen Art nicht zu untersuchen, und deshalb auch ohne Weiteres bei Entscheidung der Sache für angemessen zu erachten sein würde, in dem konkreten Falle nach den besonderen Umständen des Falls für unangemessen anzusehen und deshalb für diesen Fall im Interesse des Absenders oder der Eisenbahn herabzusetzen bezw. zu erhöhen sei, oder ob die Gegenbeweisführung des Absenders und die Kognition des Richters sich auch darauf solle erstrecken dürfen, daß ein so hoher Prozentsatz für Güter der fraglichen Art überhaupt nicht hätte festgestellt werden dürfen und schon im Durchschnitte zu hoch sei, also auch ohne das Vorhandensein besonderer Ausnahmeverhältnisse für nicht maßgebend zu erachten, sondern die Eisenbahn wenigstens für einen Theil des noch nicht über den Prozentsatz hinaussteigenden Schadens verantwortlich sei. Für den Fall, daß auch die zweite Art der Gegenbeweisführung und bezw. richterlichen Kognition für zulässig erachtet werden sollte, hielt man es mehrseitig für nothwendig, daß der im württembergischen Vorschlage (s. oben S. 348) sich findende

Ausdruck „mit der Beschaffenheit des Frachtguts" auch in den in Aussicht gestellten prinzipiellen Satz aufzunehmen und nicht blos der besonderen Umstände des Falls Erwähnung zu thun sei.

Die Mehrheit sprach sich hierauf dafür aus, daß beide Gegenbeweisführungen zulässig sein müßten und es wurde sodann entschieden, daß an Stelle des Alin. 2 des württembergischen Antrages (S. 348) ein prinzipieller Satz im Sinne des preußischen Vorschlages, Monit. 450 (s. S. 347), aufzunehmen sei. Dabei war man allseitig einverstanden, daß die Prozentsätze, selbst bei einem in der Natur des Guts begründeten Verluste, nicht maßgebend seien, insoweit die Eisenbahn Schuld daran trage, daß der fragliche Verlust eingetreten sei. Sodann wurde noch entschieden, daß in dem aufzunehmenden Satze noch der Beweis offen zu halten sei, daß die Prozentsätze mit der Beschaffenheit des Guts überhaupt nicht zusammenstimmen, sowie, daß dasselbe rücksichtlich der besonderen Umstände des Falls statthaben solle (Prot. S. 4790—4795).

Nach diesen Beschlüssen erhielt Art. 426 seine gegenwärtige Fassung (Prot. S. 5122, Art. 399).

280) **„In Ansehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transport regelmäßig einen Verlust an Gewicht oder an Maaß erleiden, kann bedungen werden, daß bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatz für Verlust an Gewicht oder an Maaß nicht gehaftet werde."**

Alinea 1 Satz 1 des Art. 426 gestattet — als zehnte (s. Art. 424 und 425) Ausnahme von der Regel des Art. 423 — den Eisenbahnen eine vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht dahin, daß: „in Ansehung der Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transport regelmäßig einen Verlust an Gewicht oder an Maaß erleiden, bedungen werden kann, daß bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatz für Verlust an Gewicht oder an Maaß nicht gehaftet werde".

Von dieser Befugniß ist in dem Eisenbahn-Betriebsreglement (§ 67 Nr. 8) Gebrauch gemacht (vgl. Anm. 283 S. 359), d. h. der vom Gesetz gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl III. § 93 S. 186 ff.).

Der gesetzgeberische Grund für die Zulassung dieses Befreiungsvertrages liegt darin, daß es billig erschien, den Eisenbahnen die ihnen im Falle eines Verlustes in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Guts nach Art. 395 obliegende Beweislast in denjenigen Fällen zu erleichtern, in welchen nach der Art des Guts der Verlust auf dem Transporte erfahrungsgemäß ein regelmäßig in annähernd bestimmbarer Höhe eintretender ist. Es würde bei der großen Zahl solcher Güter und Transporte, sowie bei der im Einzelnen — was den Verlust überhaupt oder doch in seinem ganz genauen Umfange anlangt — immerhin umständlichen Beweisführung den Eisenbahnen eine zumeist überflüssige und unverhältnißmäßig schwierige Beweislast auferlegt und dadurch ihre Haftpflicht erschwert werden. Aus diesem Grunde hielten es die Gesetzesverfasser für angezeigt, den Eisenbahnen eine Vereinbarung zu gestatten, nach welcher bei derartigen Gütern bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatz für Verlust am Gewicht oder am Maaß nicht ge-

haftet werde. Durch eine derartige Vereinbarung wird bei eingetretenem Verluste zu Gunsten der Eisenbahnen die die Beweislast erleichternde Vermuthung geschaffen, daß derselbe — und zwar in der verabredeten Höhe — durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes entstanden sei. Es bedarf hierüber keines weiteren Beweises. Andererseits ist aber dadurch für beide Theile der Gegenbeweis gegen diese Vermuthung nicht ausgeschlossen: für die Eisenbahn nicht der Beweis, daß auch der den vereinbarten Prozentsatz übersteigende Verlust in der natürlichen Beschaffenheit des Guts seinen Grund habe, für den Absender nicht der Beweis, daß der Verlust (sc. ganz oder theilweise) nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Guts entstanden sei (sondern aus anderen Ursachen), oder daß der bestimmte Normalsatz dieser Beschaffenheit (generell) oder den sonstigen Umständen des Falles (speziell) nicht entspreche (vgl. Art. 426 Alin. 2) s. oben S. 347, 349.

Vgl. Keyßner S. 488 Nr. 2, Puchelt II. S. 434 Anm. 1, Ruckdeschel S. 215.

Die alleinige Voraussetzung für den vorliegenden Befreiungsgrund ist der Transport von „Gütern, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transport regelmäßig einen Verlust am Gewicht oder am Maaß erleiden“.

Welche Güter zu dieser Kategorie gehören, läßt sich im Einzelnen nicht angeben. Jedenfalls sind nur solche dahin zu rechnen, welche den angeführten Merkmalen entsprechen. Einigermaßen wird der Begriff durch die Art. 395 und 424 Nr. 4 H.-G.-B. erläutert. Es sind hier die im Art. 395 bezeichneten Güter im Gegensatze zu den Art. 424 Nr. 4 gedachten gemeint. Beiden Bestimmungen ist zwar gemeinsam, daß sie die Haftung für Verluste aus der natürlichen Beschaffenheit der Güter den Eisenbahnen erleichtern sollen. Der Gegensatz bestehe aber darin, daß der Befreiungsvertrag aus Art. 424 Nr. 4 nur in Betreff solcher Güter zulässig ist, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen (sc. außerordentlichen) Gefahr des Verlustes ausgesetzt sind, während der Befreiungsvertrag aus Art. 426 sich auf solche Güter bezieht, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transport regelmäßig einen Verlust erleiden. Dort ist die Befürchtung nicht regelmäßig eintretender außerordentlicher Verluste aus der Natur der Güter das Entscheidende, hier die Gewißheit regelmäßig und gewöhnlich entstehender Schäden. Dort bildet der zu befürchtende Verlust immerhin nur die Ausnahme, hier die Regel, wenngleich sich bei beiden Arten von Gütern die Befürchtung auf die natürliche Beschaffenheit gründet. Art. 426 ist daher auch nicht, wie W. Koch S. 114 annimmt, eine Ergänzung des Art. 424, sondern des Art. 395. Art. 424 Nr. 4 enthält die Zulassung einer Beschränkung der Haftpflicht in Ansehung solcher Güter, die durch Art. 395 nicht betroffen sind, Art. 426 dagegen konstituirt nur eine Modifikation der Beweislast bei Verlusten an Gütern, für welche im Art. 395 die Haftpflicht ausgeschlossen ist.

Vgl. v. Hahn II. S. 545 § 1 (S. 533 § 8), Keyßner S. 486 Nr. 12 S. 488 Nr. 1.

Die entscheidenden Merkmale sind folgende: Zunächst muß der Verlust aus der natürlichen Beschaffenheit der Güter folgen, er darf also nicht Resultat eines spontanen, von Außen wirkenden Eingriffs, eines Unfalls oder äußeren Ereignisses sein, sondern soll in der im Innern wirkenden Natur, in den natürlichen Kräften und Eigenschaften des Guts begründet sein. Ferner soll der Verlust ein regelmäßiger, fast immer bei dem Transport eintretender sein. Die natürliche Beschaffenheit soll nicht (wie z. B. bei Explosivstoffen) in Verbindung mit irgend

welchen spontanen Ereignissen oder Einwirkungen zu einem außerordentlichen Verluste Anlaß geben, sondern im Zusammenhange mit den gewöhnlichen, stetigen Einflüssen der Witterung und der Transportmanipulationen einen gewöhnlichen, regelmäßigen Abgang an der Waare zur Folge haben. Endlich muß es sich um einen Verlust am Gewicht oder Maaß handeln. Nur nach diesen beiden Richtungen hin ist der Befreiungsvertrag gestattet, er darf sich also nicht auf andere Schäden der Waare, insbesondere an Qualität (Durchnässung, Fäulniß, Dumpfigwerden, Verderb) oder Veränderung der Form (Zerbrechen ꝛc.) beziehen, sondern nur auf die Quantität, meßbar nach Gewicht oder Maaß. Ursprünglich war nur Verlust am Gewicht vorgeschlagen, später aber auch Verlust an Maaß hinzugefügt, nachdem dafür geltend gemacht worden war, es komme auch bei einigen Gütern vor, daß allein durch den Transport ohne Verringerung des Gewichts ein Theilverlust namentlich in Folge Maaßverringerung eintrete. (Prot. S. 4785.)

Art. 395 führt — neben anderen — auch die wesentlichsten Arten dieser Quantitätsverluste, welche aus der natürlichen Beschaffenheit der Güter resultiren, wenn auch nur beispielsweise und nicht erschöpfend, auf. Namentlich ist angeführt:

1. Die Beschädigung durch Schwinden:

d. i. die natürliche Verminderung, der natürliche Abgang der Waare sowohl durch Witterungsverhältnisse (Eintrocknen, Verdunsten, Verduften, Einrosten — bei frischen Früchten, Fischen, Fleisch, Getreide, Flüssigkeiten, Metallwaaren), wie durch die nothwendigen Transportmanipulationen (Ausstreuen, Verschütten, Auslaufen — beim Ver- und Entladen, Fahren, Stoßen, Wägen ꝛc.).

2. Die Beschädigung durch gewöhnliche Leckage:

d. i. das regelmäßige, aus der natürlichen Beschaffenheit folgende und daher auch mit rationellen Mitteln nicht vermeidliche Dringen (Laufen, Durchsickern ꝛc.) gewisser Flüssigkeiten durch die Fugen der Gebinde ohne äußere Beschädigung (v. Hahn II. S. 441, W. Koch S. 35, Keyßner S. 445 Nr. 6) — also im Gegensatze zu einem durch äußere, gewaltsame Beschädigung der Fastage herbeigeführten außergewöhnlichen Auslaufen, welches man als außergewöhnliche Leckage (s. Art. 424 Nr. 4 oben Anm. 228 S. 239) bezeichnet.

Vgl. Bd. I. Anm. 43 S. 253—257.

„Man kann — bemerkt Thöl a. a. O. S. 185 zutreffend — jene Güter schwindende Güter nennen (sie schwinden ein, trocknen ein, verduften, verdunsten u. s. w.) und den Verlust in Folge der Natur des Guts natürlichen Defekt. Der natürliche Defekt ist unabwendbar, absolut oder doch unter den maßgebenden Umständen, sonst ist er kein natürlicher Defekt; mithin wird wegen desselben nicht gehaftet.“

Treffen nun bei einer Waare erfahrungsgemäß diese ebengedachten Merkmale zu, dann gehört sie zu denjenigen, in Ansehung deren ein Befreiungsvertrag gemäß Art. 426 gestattet ist. Ob aber eine Waare in concreto zu den im Art. 426 gemeinten gehört, hat im Streitfalle der Richter nach sachverständigem Ermessen zu entscheiden. Den Beweis dafür, daß die fraglichen Merkmale vorliegen, hat hierbei, wenn es nicht offensichtlich konstatirt oder dem Richter bekannt ist, die Eisenbahn zu führen. Denn sie behauptet einredeweise den Befreiungsvertrag, ihr liegt also auch folgerichtig der Nachweis der thatsächlichen Voraussetzung ob, auf Grund deren der Befreiungsvertrag allein statthaft ist. Sie kann sich nicht ledig-

lich darauf stützen, daß sie mit dem Absender übereingekommen sei, daß die streitige Waare eine solche sein solle, wie sie im Art. 426 bezeichnet sei. Denn zu einem derartigen Uebereinkommen würde die Eisenbahn den Absender kraft ihrer Machtstellung leicht zwingen können. Dies würde aber der ratio legis zuwider sein. Vielmehr muß die Eisenbahn gegebenenfalls den Beweis führen, daß die vereinbarte Waare wirklich die im Art. 426 bezeichneten Merkmale an sich trage. Von diesem Gesichtspunkte aus kann die Bestimmung in § 68 Nr. 8 Satz 1 Eisenbahn-Betriebsreglement,

> wonach Gewichtsmängel nicht vergütet werden, soweit das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Prozent, bei nassen Gütern nicht mehr als zwei Prozent des im Frachtbriefe angegebenen bezw. durch die Absendestation festgestellten Gewichts beträgt,

in dieser Allgemeinheit als gültig nicht angesehen werden. Denn es unterliegt keinem Zweifel, daß nicht bei allen trockenen bezw. nassen Gütern die im Art. 426 bezeichneten Merkmale vorliegen und nachzuweisen sind. Jedenfalls wird sich Grund dieser Bestimmung die Eisenbahn im Einzelfalle nicht des speziellen Nachweises entschlagen können, daß das betreffende Gut überhaupt zu den im Art. 426 gedachten begrifflich gehöre und, wenn dieser Nachweis nicht erbracht werden kann, trotz § 68 Nr. 8 Betr.-Regl. haftpflichtig sein.

Vgl. Prot. S. 4792, 4793, W. Koch S. 116 und Anm. 5, Puchelt S. 434 Anm. 2, Ruckdeschel S. 215, Hillig S. 64.

Liegt die vorgedachte thatsächliche Voraussetzung — der Transport von Gütern, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transport regelmäßig einen Verlust an Gewicht oder an Maaß erleiden, vor, so kann bedungen werden, daß bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatz für Verlust am Gewicht nicht gehaftet werde.

Ueber Art und Form dieser Vereinbarung s. Anm. 225 S. 226.

Die Fassung dieser Bestimmung erweckt den Anschein, als sei damit den Eisenbahnen die Befreiung von jeglicher Haftung innerhalb des verabredeten Normalsatzes gestattet. Indeß der in Alin. 2 Art. 426 zugelassene Gegenbeweis des Absenders sowohl gegen die in Alin. 1 präsumirte Ursache der Entstehung des Schadens, wie auch gegen die Angemessenheit des vereinbarten Normalsatzes im Allgemeinen und im konkreten Falle lassen klar erkennen, daß hier nicht die Zulassung einer absoluten Ausschließung der Haftpflicht beabsichtigt ist, sondern nur der Vereinbarung einer Vermuthung, welche den Zweck hat, den Eisenbahnen die ihnen nach Art. 395 obliegende Beweislast und dadurch mittelbar ihre Haftpflicht zu erleichtern, aber durch Gegenbeweis beseitigt werden kann. Der Befreiungsvertrag — bemerkt Thöl S. 185 — bewirkt nur, daß die Eisenbahn nicht, wie sonst, die sie von der Haftung befreienden Thatsachen nachzuweisen hat, um ihre Haftpflicht abzuwenden, sondern daß ihr die ihre Haftpflicht begründenden Umstände nachzuweisen sind, er geht dahin, daß bis zu einem bestimmten Normalsatze für die befreienden Umstände, in Folge deren nicht gehaftet wird, die Vermuthung streiten solle, daß also nur dies vereinbart werden dürfe. Die Vereinbarung der Nichthaftung soll also so verstanden werden: es ist vereinbart die Vermuthung, daß ein Defekt innerhalb einer bestimmten Größe ein natürlicher sei." Desgleichen C. F. Koch S. 434 Anm. 83: „Im ersten Absatze handelt es nicht sich um eine Regel, sondern um nichts weiter, als um Festsetzung einer Präsumtion, welche sich die

Eisenbahnen sollen ausbedingen dürfen, um der ihnen nach Art. 395 obliegender Beweislast überhoben zu sein.

Vgl. Keyßner S. 488 Nr. 2, Puchelt II. S. 434 Anm. 1, Hillig S. 64, W. K.. S. 116 (praesumtio juris), Brix S. 422 (gesetzliche Vermuthung).

Die Vereinbarung muß auf einen „im Voraus bestimmten Normalsatz" gerichtet, d. h. es muß in geeigneter Weise generell der Umfang bezw. die Höhe des Verlustes an Gewicht oder Maaß bestimmt sein, bis zu welcher — mangels des erwähnten Gegenbeweises — nicht gehaftet werden soll. Am zweckmäßigsten wird dieser Normalsatz in einem Bruchtheile (Prozentsatze) des zum Transport angegebenen Gesammtgewichts Ausdruck finden (so im Betr.-Regl. § 68 Nr. 8). Indeß ist jede andere beliebige Form gestattet, die diesem Zweck entspricht. Wesentlich ist nur, daß die Festsetzung des Normalsatzes im Voraus, d. h. bereits in dem dem Transporte vorausgehenden Frachtvertrage bezw. bei Abschluß (gewöhnlich im Reglement, Tarif 2c., auf welche der Frachtbrief Bezug nimmt), nicht erst während der Ausführung des Vertrages geschehen sein muß; sowie ferner, daß der Normalsatz ein in sich zahlenmäßig bestimmter, also nicht etwa in gewissen Grenzen variirender (z. B. 2—4 Prozent 2c.) oder von anderen unbestimmten Momenten und Faktoren abhängiger sein darf. Daraus folgt auch, daß der Normalsatz nur einmal und zwar für die ganze Transportstrecke vereinbart werden darf, nicht etwa für einzelne Theile derselben besonders oder in verschiedener Höhe.

Das Gesetz schreibt ein Maximum des Normalsatzes nicht vor. Es steht somit im Belieben der Parteien, die Höhe zu vereinbaren und ist daher an sich zwar der Willkür der Eisenbahnen keine Grenze gezogen. Auch ist sie im Streitfalle nicht zum Nachweise der Angemessenheit des vereinbarten Satzes verpflichtet. Indeß liegt das Gegengewicht in dem nach Alin. 2 dem Absender zustehenden Gegenbeweise gegen die Angemessenheit des Normalsatzes im Allgemeinen und im Besonderen (s. hierüber Anm: 282 S. 357). Ferner ist im Eisenb.-Betr.-Regl. § 68 Nr. 8 die Höhe des Normalsatzes auf Grund von Erfahrungssätzen festgestellt und damit der willkürlichen Bestimmung der Bahnen eine Grenze gesetzt. Denn nur bei solchen Gütern, welche vom Absender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, ist es den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde höhere Prozentsätze als 2 Prozent nach Maßgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen (§ 67 Nr. 8 Alin. 2 Satz 2).

Vgl. Wehrmann S. 103, 104, Thöl S. 186, Scheffer und Groß S. 457, W. K.. S. 115, 116.

281) **„Der Normalsatz muß, im Falle mehrere Stücke zusammen transportirt worden sind, für jedes einzelne Stück besonders berechnet werden, wenn das Gewicht oder Maaß der einzelnen Stücke im Frachtbrief verzeichnet oder sonst erweislich ist."**

Alinea 1 Satz 2 des Art. 426 schreibt — im engen Zusammenhange mit der Bestimmung des Satzes 1 — für den Fall, daß mehrere Stücke zusammen transportirt worden sind, d. h. eine Gesammttransportladung aus einer Anzahl einzelner Kolli (Säcke, Packete, Tonnen, Kisten 2c.) besteht — einen bestimmten Berechnungsmodus des vorgedachten Normalsatzes obligatorisch war. Es soll alsdann bei eingetretenem Verluste der Normalsatz für jedes einzelne Stück besonders

berechnet werden. Vorausgesetzt ist aber hierbei, daß das Gewicht oder Maaß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Dieser Satz ist im Eisenbahn-Betriebsreglement § 67 Nr. 8 Alin. 1 Satz 2 fast wörtlich wiederholt und damit die gesetzliche Bestimmung (eigentlich überflüssigerweise) zugleich zu einer vereinbarten gemacht (s. Anm. 283 S. 361).

Der gesetzgeberische Grund für die vorliegende Vorschrift besteht, wie aus dem oben S. 348 mitgetheilten Verhandlungen ersichtlich ist, darin, einen Mißbrauch des durch Satz 1 gestatteten Befreiungsvertrages zu verhüten, indem die Eisenbahn einen nicht aus der natürlichen Beschaffenheit des Gutes originirenden erheblicheren Abgang an dem Gewicht oder Maaß eines Stückes mit dem vollgewichtigen rc. Inhalte anderer Stücke gewissermaßen zu kompensiren sucht, d. h. also, der Normalsatz darf nicht den Charakter eines Pauschalsatzes annehmen. „Es sei" — wurde hervorgehoben — „nicht selten vorgekommen, daß bei einzelnen Stücken ganz erhebliche Verluste eingetreten seien, und die Eisenbahn dennoch jeden Ersatz hierfür mit dem Bemerken abgelehnt habe, daß der Verlust noch bei weitem nicht die Prozentsätze übersteige, von deren Ersatz sie frei sei, indem sie die betreffenden Prozente von dem ganzen verladenen Quantum der fraglichen Waare berechnet habe. Dies stehe aber mit der Absicht des Gesetzes im Widerspruch." „Ließe man dies zu" — bemerkt Ruckdeschel S. 215 zutreffend —, „so würde gegen die Absicht des H.-G.-B. bei einzelnen Stücken ein Kalo in Berechnung kommen, welches möglicherweise gar nicht eingetreten ist und z. B. ein Verlust über den Normalsatz bei einem Stück nicht ersetzt werden, weil bei einem anderen Stück der Verlust unter dem Normalsatz geblieben bezw. dasselbe das volle Gewicht hat. Mit einem unter dem Normalsatz verbleibenden Gewichtsabgang bei anderen Stücken kann die Bahn also nicht kompensiren." Und ebenso Keyßner S. 488 Nr. 3: „Die Berechnung des Normalsatzes für jedes einzelne Stück soll die Ausgleichung eines vertretbaren Mehrverlustes mit einem Minderverlust an einem anderen Stück verhindern."

Vgl. nach Thöl III. § 93 S. 188, Wehrmann S. 103, W. Koch S. 114, C. F. Koch S. 434 Anm. 82, Brix S. 422, Puchelt II. S. 434 Anm. 3.

v. Hahn II. S. 545 § 3 erklärt diese Vorschrift für selbstverständlich. Indeß, wenn sie auch klar und rationell erscheint, da der natürliche Defekt bei jedem Stück besonders vorkommt und nur dieser getroffen werden soll, so kann sie doch nicht als „selbstverständlich" bezeichnet werden, schon um deshalb nicht, weil sie praktisch und bis in die äußerste Konsequenz überhaupt nicht ganz durchführbar ist. Denn der Begriff „jedes einzelne Stück" ist ein ganz willkürlicher und es wird sich, wie klein auch immer die Stücke genommen und wie genau deren Gewicht und Maaß verzeichnet wird, niemals ganz die Kompensation der einzelnen Theile innerhalb des betreffenden Stückes vermeiden lassen, d. h. stets nicht natürlicher Defekt innerhalb dieses Volumens auf natürlichen Defekt in Wirklichkeit mit verrechnet werden.

Die in Rede stehende Vorschrift hängt von zwei Voraussetzungen ab:

Zunächst kann sie der Natur der Sache nach nur zur Anwendung kommen, „wenn mehrere Stücke zusammen transportirt worden sind". Es ist mit dieser etwas unklaren Fassung gemeint, daß eine von einem Absender in einer Gesammtladung mittelst ein und desselben Frachtvertrages aufgegebene Anzahl von Stücken (Kollis, Fässer, Tonnen, Säcke, Kisten rc.) transportirt wird. Ob der

Transport der einzelnen Stücke in demselben oder in mehreren Wagen, zur selben oder zu verschiedener Zeit auf derselben Strecke oder auf verschiedenen geschieht, ist gleichgültig. Entscheidend ist nur, daß eine auf Grund eines Frachtvertrages aufgegebene, aus mehreren Stücken bestehende Gesammtladung Transportobjekt ist. Da nach dem Eisenb.-Betr.-Regl. jeder Frachtvertrag durch einen besonderen Frachtbrief dokumentirt werden muß (s. § 50 Alin. 1), so ist im § 67 Nr. 8 ausdrücklich ausgesprochen, daß „darunter nur mehrere zusammen auf einen Frachtbrief transportirte Stücke zu verstehen sind (s. S. 361).

Sodann ist weitere Voraussetzung, daß „das Gewicht oder Maaß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist". Denn die Vorschrift des Satzes 1 ist der Natur der Sache nach überhaupt nur anwendbar, wenn das Gewicht oder Maaß der einzelnen Stücke festzustellen ist. In den Berathungen wurde ausdrücklich hervorgehoben, daß von einer Berechnung der Prozentsätze nach dem Gewichte oder Maaße der einzelnen Frachtstücke keine Rede sein könne, wenn man deren Gewicht oder Maaß nicht kenne. „In Betreff mehrerer zusammen transportirter Stücke — bemerkt Thöl a. a. O. — bei welchen nur das Gesammtgewicht oder Gesammtmaaß, welches sie hatten, feststeht, kann der Normalsatz gar nicht anders, als für das Gesammtgewicht oder Gesammtmaß berechnet werden." Zulässig ist hierbei jede Art des Beweises für das Gewicht oder Maaß der einzelnen Stücke, sei es durch Berufung auf die Angaben des Frachtbriefes, sei es auf sonstige Beweismittel. Dem Einwande, daß die Worte „im Frachtbriefe verzeichnet" überflüssig seien, wenn ein anderweitiger Beweis zulässig bleibe, wurde entgegnet: die Eintragung in den Frachtbrief mache dem Absender einerseits keine erhebliche Mühe, andererseits sei die betreffende Bestimmung eine große Begünstigung für ihn, weil hiernach die einfache Angabe im Frachtbriefe ohne weitere vorherige Beweisführung der Berechnung der Prozente zum Grunde gelegt werden müsse. Indeß diesen Effekt hat die Angabe im Frachtbriefe auch ohne jene Worte und es muß daher deren besondere Hervorhebung in der That als ein superfluum im Vergleiche mit den umfassenderen Worten „oder sonst erweislich" angesehen werden.

Sind nun diese beiden thatsächlichen Voraussetzungen vorhanden, so muß der Normalsatz für jedes einzelne Stück besonders berechnet werden. Es versteht sich hierbei von selbst, daß die Berechnung niemals das Manko eines ganzen von mehreren Stücken als Resultat ergeben kann, vielmehr — wenn auch möglicherweise verringert — doch immer dieselbe Anzahl von Stücken, welche zum Transport übernommen worden, auch abzuliefern ist. „Denn der natürliche Defekt" — bemerkt Thöl III. S. 188 Anm. 7 ganz richtig — „kommt nie so vor, daß z. B. von 100 Säcken der ganze Inhalt eines Sackes oder gar auch der Sack selbst wegtrocknet, so daß bei der Ablieferung die Leere oder das Fehlen eines Sackes als natürlicher Defekt (von einem Prozent) entschuldigt wäre." (Prot. S. 4789.) Sowohl in Rücksicht auf diesen Umstand, als auch von der Erwägung aus, daß bei gänzlichem Verluste des Guts (bezw. eines einzelnen Stücks) eine Feststellung, ob dasselbe in Folge der natürlichen Beschaffenheit einen dem Normalsatz entsprechenden Verlust an Maaß oder Gewicht bei richtiger Ablieferung wirklich erlitten haben würde und erleiden konnte, überhaupt unmöglich sei, erklärt das Eisenb.-Betr.-Regl. § 67 Nr. 8 Alin. 3 bei gänzlichem Verlust des Guts (worunter auch ein einzelnes Stück der Ladung zu verstehen) einen Abzug für Gewichts-

verlust für unstatthaft, die Eisenbahnen verzichten also reglementsmäßig in solchem Falle auf die Geltendmachung des Befreiungsvertrages, mithin ist für die Schadensberechnung alsdann das volle Gewicht oder Maaß ohne jeden Abzug entscheidend.

Vgl. Thöl III. § 93 S. 169, Ruckdeschel S. 216 Prot. S. 4789, Wehrmann S. 103, v. Hahn II. S. 546, Keyßner S. 488 Nr. 6.

282) **„Die hier bezeichnete Bestimmung kann nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falls nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Guts entstanden ist, oder daß der bestimmte Normalsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falls nicht entspricht."**

Alinea 2 des Art. 426 gestattet den Gegenbeweis gegen die nach Alin. 1 vereinbarte Vermuthung. Wie aus den oben Anm. 279 S. 345 f. mitgetheilten Materialien sich ergiebt, war von Anfang an in Aussicht genommen worden, gegen die im Alin. 1 bezeichnete Vereinbarung beiden Theilen, d. h. sowohl der Eisenbahn, wie auch dem Absender den Gegenbeweis zuzulassen und damit nicht eine Ausschließung der Haftpflicht, sondern nur eine Aenderung der Beweislast zu Gunsten der Eisenbahnen zu statuiren. Wenngleich die Fassung des Alin. 1 anscheinend eine direkte Beschränkung der Haftpflicht involvirt, so läßt doch das folgende Alin. 2 erkennen, daß es sich nur um eine die Beweislast der Eisenbahn erleichternde Vermuthung handelt, welche durch Gegenbeweis gebrochen werden kann. Ueber den der Eisenbahn zustehenden Gegenbeweis enthält das Gesetz eine Bestimmung nicht. Diese Befugniß muß jedoch aus den Materialien und der ratio legis gefolgert werden (S. 347).

Prot. S. 4791, 4793, v. Hahn II. S. 545 § 2, Keyßner S. 488 Nr. 2 u. 4.

Was den dem Absender zustehende Gegenbeweis anlangt, so war während der Berathungen nur streitig, ob über den Umfang dieses Gegenbeweises das Gesetz ganz spezielle Bestimmungen enthalten oder nur das Prinzip aussprechen soll (S. 348). Man entschied sich indeß — zumal Spezialitäten doch nicht erschöpfend hätten sein können — schließlich dafür, lediglich das Prinzip zum Ausdrucke zu bringen, daß eine gemäß Alin. 1 getroffene Vereinbarung ihre Wirkung verliert, wenn vom Gegentheil dargethan wird, daß der Gewichts- oder Maaßverlust (ganz oder zum Theil) keine Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes ist, und hierbei nur die beiden Hauptrichtungen anzudeuten, in welchen sich dieser Gegenbeweis überhaupt bewegen kann, nämlich:

1. daß der Verlust (ganz oder zum Theil) durch eine andere von der Eisenbahn zu vertretende Ursache entstanden sei, oder
2. daß der vereinbarte Normalsatz der Beschaffenheit des Gutes überhaupt oder im einzelnen Falle nicht entspreche.

Demgemäß verordnet Alin. 2, daß die hier (sc. im Alin. 1) bezeichnete Bestimmung nicht geltend gemacht werden kann, wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falls nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Guts entstanden ist oder daß der bestimmte Normalsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falls nicht entspricht.

Ungenau ist übrigens die Fassung: „die hier bezeichnete Bestimmung kann

nicht geltend gemacht werden", welche richtiger dahin lauten sollte: die Befreiung (bezw. die Einrede aus der Vereinbarung) auf Grund der im Alin. 1 bezeichneten Bestimmung kann nicht geltend gemacht werden u. s. w. Die Beweislast vertheilt sich hiernach derartig, daß gegenüber einem Schadensanspruche aus dem Frachtvertrage die Eisenbahn für die aus Art. 426 Alin. 1 hergeleitete Einrede folgende thatsächliche Voraussetzungen darzuthun hat, nämlich 1. daß eine Vereinbarung der im Alin. 1 bezeichneten Art getroffen ist, und 2. daß Güter von der dort beschriebenen Art zum Transport aufgegeben worden sind. Alsdann ist die Vermuthung, daß der Schaden bis zur Höhe des Normalsatzes aus der natürlichen Beschaffenheit der Güter herrühre, begründet, und es liegt dem Absender zur Entkräftung dieser Vermuthung der im Alin. 2 bezeichnete Gegenbeweis ob.

Ueber den Umfang dieses nach Alin. 2 gestatteten Gegenbeweises bemerkt v. Hahn II. S. 546 § 4: „Durch Absatz 2 wird jeder zur Zerstörung der Wirkung der verabredeten Präsumtion geeignete Beweis offen gehalten. Dieser Beweis kann sich darauf richten, daß der Verlust aus einer bestimmten vom Frachtführer zu vertretenden Ursache entstanden sei, ferner darauf, daß derselbe nicht bezw. nicht im verabredeten Umfang aus der natürlichen Beschaffenheit des Guts entstanden sein könne. Dieser Beweis aber kann entweder gerichtet sein auf die Unmöglichkeit des Eintritts eines Verlustes der fraglichen Art überhaupt, z. B. des Gewichtsverlustes bei Eisen, oder darauf, daß ein solcher Verlust nur unter ganz besonderen Voraussetzungen, z. B. größte Hitze oder Kälte eintreten könne, die aber in concreto nicht vorhanden gewesen seien, oder darauf, daß durch die konkreten Umstände die Möglichkeit des fraglichen Verlustes ausgeschlossen gewesen sei, z. B. das Wetter sei während des Transports fortdauernd so feucht gewesen, daß keine Gewichtsverminderung durch Eintrocknen möglich gewesen oder durch sorgfältige Verpackung sei die Einwirkung der Hitze ausgeschlossen gewesen, oder die Transportstrecke sei so kurz, daß auf derselben auch unter ungünstigsten Umständen der Verlust nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Guts habe eintreten können." Und im Wesentlichen übereinstimmend damit Thöl II. § 93 S. 186: „Gegen die Vermuthung kann nur bewiesen werden, daß die Möglichkeit oder die Wirklichkeit des behaupteten natürlichen Defekts fehlt; nämlich 1. daß solches Gut überhaupt nicht natürlichen Defekt erleidet; 2. daß solches Gut nie so großen natürlichen Defekt erleidet; 3. daß solches Gut unter so bewandten Umständen nicht natürlichen Defekt erleidet; 4. daß solches Gut unter so bewandten Umständen nie so großen natürlichen Defekt erleidet; 5. daß andere Umstände, als die Natur des Gutes, die Ursache des Defekts waren: a) des ganzen oder b) eines Theiles desselben."

Indeß kann der Ansicht Thöls insofern nicht ganz beigetreten werden, als sub 1 auch der Umstand, daß solches Gut überhaupt nicht natürlichen Defekt erleidet, unter die Momente des vom Absender zu führenden Gegenbeweises gerechnet sind. Wie aber oben S. 351 bereits des Näheren erörtert, darf die Vereinbarung aus Alin. 1 sich nur auf solche Güter beziehen, das Vorhandensein dieser Beschaffenheit der Güter bildet also die thatsächliche Voraussetzung der in Rede stehenden Vereinbarung und muß somit von demjenigen Theile dargethan werden, der die Einrede geltend macht, d. h. von der Eisenbahn. (Thöl führt auch S. 187 Anm. 5 für die gegentheilige Annahme Gründe nicht an.)

Vgl. noch: Prot. S. 4790—4795, v. Hahn II. S. 545 § 2, Keyßner S. 488 Nr. 2 u. 4

C. F. Koch S. 434 Anm. 83, Puchelt II. S. 434 Anm. 4, Wehrmann S. 104, Ruckdeschel S. 215, 216, W. Koch S. 115 Anm. 4, Scheffer und Groß S. 457, v. Krämel S. 609, Brix S. 422, D. E.-Z. 1876 S. 1046.

Der Gegenbeweis, daß der Verlust durch eine andere — von der Eisenbahn zu vertretende Ursache herbeigeführt worden sei, wird in der Regel darin bestehen, daß ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute an dem Schaden sei es ganz oder zum Theil — dargethan wird,

Vgl. v. Krämel S. 609 Anm. 1, Wehrmann S. 104, Gad S. 315, Scheffer und Groß S. 457 Nr. 1, W. Koch S. 114, Ruckdeschel S. 216, Puchelt II. S. 434.

oder irgend eine Schadensursache, welche nicht zu den gemäß Art. 395 die Haftpflicht der Eisenbahn ausschließenden Momenten (höhere Gewalt, äußerlich erkennbare Mängel der Verpackung ꝛc.) gehört. Würde also z. B. der Absender nachweisen, der Verlust sei nicht durch die natürliche Beschaffenheit des Guts, sondern durch höhere Gewalt herbeigeführt, so würde zwar damit die Vermuthung aus Art. 426 Alin. 1 widerlegt, die Eisenbahn aber demungeachtet nicht haftbar sein, weil ihr die Haftung für einen durch höhere Gewalt herbeigeführten Unfall gleichfalls nicht obliegt. Wohl aber ist die Eisenbahn haftpflichtig, wenn gegen sie der Nachweis gelingt, daß der Verlust Folge eines von ihr zu vertretenden Zufalls, äußerlich erkennbarer Mängel der Verpackung ꝛc. sei.

Der Gegenbeweis gegen die Höhe des Normalsatzes, sei es, daß er sich generell gegen die Höhe desselben bei Gütern solcher Art überhaupt oder unter den besonderen Umständen des Falls richtet, kann in den meisten Fällen nur durch Berufung auf das Gutachten Sachverständiger geführt werden und bietet häufig große Schwierigkeiten. Die vereinbarten Normalsätze sind, wie bereits oben S. 352 f. angeführt, niemals an sich maßgebend, auch nicht die in das Eisenbahn-Betriebsreglement (§ 67 Nr. 8 Alin. 1) aufgenommenen, sondern unterliegen stets dem Gegenbeweise und der richterlichen Kognition.

Vgl. über einen Fall der Herabsetzung des im Reglement vorgesehenen Normalsatzes für Kaffee: Erk. des Leipziger Hand.-Ger., D. E.-Z. 1863 Nr. 17 S. 247, W. Koch S. 117 Anm. 6, Hillig S. 65, — für Kohlen: Ruckdeschel S. 215.

Ist nun der Gegenbeweis nach der einen oder anderen Richtung hin geführt, so ist die zu Gunsten der Eisenbahn vereinbarte Vermuthung beseitigt und die Eisenbahn trifft alsdann, wenn sie sich von ihrer Haftpflicht liberiren will, die volle Beweislast für einen der ihr zustehenden Befreiungsgründe (Art. 395) so, wie wenn die fragliche Vereinbarung überhaupt nicht getroffen worden wäre (Thöl a. a. O. S. 188).

283) § 67 Nr. 8 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 67 Nr. 8 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements enthält in Form einer reglementarischen Vorschrift die Ausbedingung derjenigen Haftbeschränkung (bezw. Erleichterung der Beweislast gegen Haftpflichtansprüche), welche nach Art. 426 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist. In den Eisenbahn-Betriebs-Reglements schließt sich diese Bestimmung der Reihenfolge nach eng an die auf Grund des Art. 424 aufgenommenen Bestimmungen § 67 Nr. 1—7 (s. Anm. 233 S. 260) an, wie auch Art. 426 seiner Tendenz nach mit Art. 424 (Nr. 4) im Zusammenhange steht (s. Anm. 279 S. 345 f.).

Nr. 8 des § 67 macht den durch Art. 426 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 67 Nr. 8 des Reglements wird — dem Art. 426 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen,

> daß Gewichtsmängel nicht vergütet werden, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Prozent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabaksblätter, Schafswolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen und frische Kitte gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als zwei Prozent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absendestation festgestellten Gewichts beträgt (Alin. 1 Satz 1),

und im Uebrigen im Alin. 1 Satz 2 und Alin. 2 Satz 1 der Inhalt des Art. 426 mit zwei in Alin. 2 Satz 2 und Alin. 3 enthaltenen Zusätzen wiederholt.

Für die Auslegung dieser Reglementsbestimmung ist zunächst auf das zu Art. 426 Anm. 280 S. 250 Bemerkte zu verweisen, jedoch zusätzlich noch Folgendes anzuführen.

Alinea 1 Satz 1 der Nr. 8 bestimmt, daß Gewichtsmängel bei trockenen bezw. nassen Gütern bis zu einem gewissen Prozentsatze nicht vergütet werden, während nach Alin. 1 Satz 1 des Art. 426 bedungen werden kann, daß bis zu einem im Voraus bestimmten Normalsatz für Verlust an Gewicht oder Maß nicht gehaftet werde. Im Reglement ist also von der durch Art. 426 gewährten Erlaubniß insofern nicht voller Gebrauch gemacht, als nur von Gewichtsmängeln, nicht von Maaßverlusten die Rede ist. Für letztere fehlt mithin die durch Art. 426 gestattete Vereinbarung der Vermuthung und trifft die Eisenbahn die volle Beweiskraft aus Art. 395. Sodann ist statt der im Art. 426 gebrauchten Worte: „nicht gehaftet" im Reglement gesagt: „nicht vergütet", obwohl beide Ausdrücke rechtlich keineswegs dasselbe bedeuten. Es wäre richtiger gewesen, im Reglement den gesetzlichen Ausdruck beizubehalten.

Ferner ist bereits oben (S. 353) ausgeführt worden, daß der Eisenbahn, wenngleich in der Vereinbarung bezw. im Reglement gewisse Güter als solche bezeichnet sind, welche regelmäßig einen Verlust an Gewicht oder an Maaß erleiden, demnach im Streitfalle noch der Beweis dafür obliegt, daß es sich in concreto um ein Gut von der fraglichen Beschaffenheit handelt, da eine solche Beschaffenheit zu den thatsächlichen Voraussetzungen gehört, unter welchen die Vereinbarung überhaupt nur getroffen werden darf und diese Voraussetzung nach der ratio legis wirklich vorhanden sein muß und blos im Wege der Abrede unter den Parteien als bestehend angenommen werden darf. Von diesem Gesichtspunkte aus ist die Bestimmung des Reglements, daß alle trockenen und nassen Güter zu denjenigen gehören sollen, welche regelmäßig einen Verlust an Gewicht erleiden, und die Hinzufügung einer Anzahl namentlich bezeichneter Arten von Gütern, zu weit gehend, bezw. es wird trotz dieser Bestimmung der Eisenbahn im Streitfalle der Beweis nicht erspart, daß das betreffende trockene oder nasse Gut zu den im Art. 426 bezeichneten gehört, worüber erforderlichenfalls der Richter nach sachverständigem Ermessen zu entscheiden hat. Und es kann daher auch nicht als zutreffend bezeichnet

werden, wenn dies als Sache des nach Alin. 2 statthaften Gegenbeweises hingestellt wird (s. oben Anm. 282 S. 358).

Wohl aber ist es zulässig, durch Vereinbarung bezw. im Reglement die Höhe des Normalsatzes gültig festzusetzen, innerhalb dessen ein entstandener Verlust als durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes eingetreten gelten soll. Daher ist (unter der Voraussetzung, daß das Gut erwiesenermaßen zu den im Art. 426 bezeichneten gehört) die Festsetzung des Normalsatzes von 1 Prozent bei trockenen, und von 2 Prozent bei nassen Gütern, welchen eine Anzahl von Gütern namentlich beigefügt ist, gültig und es kann die Höhe dieses Satzes gegebenenfalls nur durch Gegenbeweis (generell oder speziell) angefochten werden (s. S. 354). Die Möglichkeit, daß die Eisenbahnverwaltungen hierbei unverhältnißmäßig hohe Normalsätze reglemtarisch vorschreiben und den Absendern eventuell lediglich den immerhin schwierigen Gegenbeweis überlassen, ist dadurch vorgebeugt, daß diese Sätze im Reglement auf 1 bezw. 2 Prozent fest normirt sind und gemäß Alin. 2 der Einleitung des Reglements zu Ungunsten des Publikums nicht erhöht werden dürfen. Eine Ausnahme gestattet nur die — eigentlich zum Alin. 1 gehörige — Bestimmung Satz 2 Alin. 2 der vorliegenden Nr. 8, wonach den einzelnen Verwaltungen vorbehalten bleibt, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde höhere Prozentsätze als zwei Prozent nach Maßgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchem eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll. Diese ausnahmsweise Zulassung höherer Prozentsätze hat ihren Grund in der größeren Gefahr, welcher solche Güter durch Selbst-, Auf- oder Abladen (Art. 424 Nr. 3 s. Anm. 227 S. 233) ausgesetzt sind, so daß hierbei neben der Vermuthung aus Art. 424 Nr. 3 noch die Vermuthung aus Art. 426 bis zur Höhe des festgesetzes Normalsatzes zu Gunsten der Eisenbahn Platz greift. Der Normalsatz ist als ein prozentualer Bruchtheil (1 Prozent bezw. 2 Prozent) des „im Frachtbriefe angegebenen bezw. durch die Absendestation festgestellten Gewichts“ bestimmt. Nicht also das erweislich aufgegebene Gewicht des Gutes überhaupt, sondern nur auf die im Reglement bezeichnete Weise festgestellte Gewicht ist maßgebend. Diese Bestimmung ist gültig, da in Art. 426 den Parteien die Art und Weise, nach welcher der Normalsatz im Voraus zu bestimmen ist, freigestellt ist.

Alinea 1 Satz 2 der Nr. 8 enthält die Frist wörtliche Wiederholung des Alin. 1 Satz 2 Art. 426 H.-G.-B. (vgl. Anm. 281 S. 357) und macht damit jene gesetzliche Bestimmung zugleich zu einer reglementarisch vereinbarten. Es erscheint dies insofern überflüssig, als Alin. 1 Satz 2 des Art. 426 eine obligatorische Vorschrift enthält, welche auch ohne jede Vereinbarung Anwendung finden muß, sobald das nach Alin. 1 Satz 1 gestattete Abkommen getroffen worden ist. Das Reglement weicht nur insofern von der entsprechenden Bestimmung des Art. 426 ab, als zwischen die Worte „im Fall mehrere Stücke zusammen transportirt worden sind“ vor „transportirt“ die Worte „auf einen Frachtbrief“ eingeschoben worden sind. Es ist bereits oben (Anm. 281 S. 355 f.) bemerkt, daß unter „zusammen transportirt“ nach der ratio legis nicht der faktische, sondern das rechtliche Verhältniß, der Gesammttransport auf Grund eines Frachtvertrages gemeint ist. Da nun gemäß § 50 Alin. 1 Betriebsreglements jeder Frachtvertrag durch einen besonderen Frachtbrief dokumentirt sein muß, so ist mit der Einfügung „auf einen

Frachtbrief" in giltiger Weise nur dasjenige ausgesprochen, war aus Art. 42 H.-G.-B. in Verbindung mit § 50 Alin. 1 Betriebsreglement von selbst folgt.

Alinea 2 Satz 1 der Nr. 8 involvirt die fast wörtliche Wiedergabe des Alinea 2 Art. 426 H.-G.-B. (s. Anm. 282 S. 357) und macht jene gesetzliche Bestimmung zugleich zu einer reglementarisch vereinbarten. Nothwendig ist dies nicht, da Alin. 2 des Art. 426 H.-G.-B. eine obligatorische Vorschrift enthält welche auch ohne weitere Abrede gegebenenfalls Anwendung finden muß. Es ist oben (S. 357 f.) auf die ungenaue Fassung der Worte im Eingange des Alin. 2 Art. 426: „die hier bezeichnete Bestimmung" hingewiesen worden. Im Reglement ist zutreffender „die vorstehend gedachte Befreiung" gesagt. Unwesentlich ist die Abänderung der gesetzlichen Worte: „der bestimmte Normalsatz" in „der angenommene Prozentsatz".

Alinea 2 Satz 2 gehört, wie oben S. 361 bemerkt, richtiger zum Alin. 1 und hat dort bereits seine Erörterung gefunden.

Alinea 3 enthält die dem Art. 426 fehlende, aber gesetzlich zulässige Bestimmung, daß bei gänzlichem Verlust des Guts ein Abzug für Gewichtsverlust überhaupt unstatthaft ist. Diese Bestimmung ist gültig, da sie zu Gunsten des Publikums die den Eisenbahnen durch Art. 426 gestattete Vereinbarung beschränkt. Allerdings liegt es auf der Hand, daß der regelmäßige Gewichtsverlust niemals so eintreten kann, daß er sich in gänzlichem Verluste des Gutes bezw. eines Stückes ꝛc. einer Gesammtladung zu äußern vermöchte (s. S. 356). Immerhin aber wäre ohne die Bestimmung des Alin. 3 es den Eisenbahnen gestattet, auch in diesem Falle sich innerhalb des vereinbarten Normalsatzes auf die ihnen danach zustehende Vermuthung zu berufen. Indeß kommt in Betracht, daß bei gänzlichem Verluste des Gutes bezw. eines Stückes desselben eine Feststellung, ob das Gut ꝛc. in Folge seiner natürlichen Beschaffenheit einen dem Normalsatz entsprechenden Abgang an Gewicht bei richtiger Ablieferung wirklich erlitten haben würde und erleiden konnte überhaupt unmöglich ist und daß es daher in diesem Falle in der Billigkeit liegt von einem Abzuge für Gewichtsverlust überhaupt Abstand zu nehmen. Von dieser Erwägung ist bei Aufnahme des Alin. 3 ausgegangen.

Vgl. oben Anm. 281 S. 356, Thöl III. § 93 S. 189, Ruckdeschel S. 216 Fr. S. 4789, Wehrmann S. 203, v. Hahn II. S. 546, Keyßner S. 488 Nr. 6.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 427.

Es kann bedungen werden:

1. daß der nach Artikel 396 der Schadensberechnung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als Werth des Guts angegebenen Betrag und in Ermanglung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll;

2. daß die Höhe des nach Artikel 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Ermanglung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll.

Im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Guts nicht geltend gemacht werden.

Zusatz 1.

Zum Artikel 427 Alinea 1 Ziff. 1:

Eisenbahn-Betriebs-Reglement:

(deutsch. Regl. vom 11. Mai 1874, Oesterr.-Ungar.-Regl. vom 10. Juni 1874 Vereins-Regl. vom 1. Juni 1876 bez. 1. Januar 1881 gleichlautend):

§ 68.

Geldwerth der Haftung für Verlust oder Beschädigung von Frachtgut.

Eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen der vorstehenden Paragraphen zur Last fallende Entschädigung ist in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen:

1. Im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes wird bei der Schadenberechnung der von dem Beschädigten nachzuweisende ge-

meine Handelswerth und in Ermangelung eines solchen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle und Unkosten zum Grunde gelegt.

2. Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise der gemeine Werth nicht höher als 60 Mark (für Oesterreich-Ungarn: 30 Gulden Silber) pro 50 Kilogramm brutto angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben deklarirt ist.

3. Im Falle einer höheren Werthdeklaration bildet die deklarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. In diesem Falle hat der Versender neben der tarifmäßigen Fracht einen Zuschlag zu entrichten, welcher $^1/_{10}$ pro Mille der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahnen resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark (für Oesterreich-Ungarn: 5 Kreuzer) und unter Abrundung des zu erhebenden Betrages auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) nicht übersteigen darf.

4. Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werthverminderung nach Verhältniß des gemäß der Bestimmung ad 1 zu ermittelnden Werths zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatz vergütet.

Im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

§ 29 Alinea 1.

Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck.

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke, und zwar im Allgemeinen nach den in Abschnitt III. (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere nach folgenden Grundsätzen:

a) ist von dem Reisenden ein höherer Werth nicht deklarirt, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet, dieser kann jedoch in einem höheren Betrage als mit 12 Mark (für Oesterreich-Ungarn: 6 Gulden Silber) für jedes Kilogramm nach Abzug des Gewichts des unversehrten

Inhalts des blos beschädigten Gepäckstücks nicht beansprucht werden;

b) ist von dem Reisenden ein höherer Werth deklarirt, so wird mit der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangene 150 Kilometer, die das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, im Minimum 0,20 Mark (10 Kreuzer) beträgt und 2 pro Mille der ganzen deklarirten Summe nicht übersteigen darf.

Die Werthdeklaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckschein eingeschrieben ist.

§ 38 Alinea 2, 3, 5, 6.

Haftpflicht der Eisenbahn für Fahrzeuge.

Dabei gilt als bedungen, daß bei Verfolgung von Entschädigungsansprüchen für Verlust oder Beschädigung, der der Schadensberechnung nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber deklarirten Werth nicht übersteigen soll.

Eine solche Werthangabe ist nur für die Equipage oder für das Fahrzeug selbst, nicht für die darin befindlichen Gegenstände (§ 57) zulässig.

Ist Werthangabe gewählt, so wird der im Tarif angegebene Transportpreis der Equipage oder des Fahrzeuges um einen bestimmten Satz erhöht. Dieser Satz darf 1 pro Mille der für jedes Fahrzeug deklarirten ganzen Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark (Oesterreich-Ungarn: 5 Kreuzer) und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) nicht übersteigen. Ist Werthangabe nicht erfolgt, so gilt als bedungen, daß der nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ermittelnde und zu ersetzende Werth jedes Fahrzeuges, einschließlich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 900 Mark (450 Gulden Silber) übersteigen soll.

Die Angabe eines höheren Werthes als 900 Mark (450 Gulden Silber) für eine unter Begleitung versendete Equipage hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; die Angabe eines höheren Werthes der ohne Begleitung versendeten Equipagen erfolgt nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften (§ 68).

§ 44 Alinea 3, 4 u. 5.

Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere.

Tritt Ersatzpflichtigkeit ein, so bilden, sowohl in Verlust- wie in Beschädigungsfällen, der vom Aufgeber deklarirte Werth, falls aber eine solche

Werthangabe nicht erfolgt ist, die folgenden Beträge die Maximalentschädigungssätze:

600 Mark (Oesterreich-Ungarn:			300 fl.	— kr.)		für	ein Pferd,
200	=	=	= 100	= —	=	=	ein Füllen bis zu einem Jahr,
300	=	=	= 150	= —	=	=	einen Mastochsen,
200	=	=	= 100	= —	=	=	ein Haupt Rindvieh,
25	=	=	= 12	= 50	=	=	ein Kalb bis zu einem Jahr,
90	=	=	= 45	= —	=	=	ein Mastschwein,
35	=	=	= 17	= 50	=	=	ein mageres Schwein,
10	=	=	= 5	= —	=	=	ein Ferkel bis zu drei Monaten,
20	=	=	= 10	= —	=	=	ein Schaf oder eine Ziege,
10	=	=	= 5	= —	=	=	einen Hund,
100	=	=	= 50	= —	=	=	100 Kilogramm sonstiger Thiere.

Ist Werthangabe gewählt, so ist neben dem tarifmäßigen Transportpreise ein Zuschlag zu bezahlen, welcher 1 pro Mille der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark (für Oesterreich-Ungarn: 5 Kreuzer) und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) nicht übersteigen darf.

Die Angabe eines höheren Werthes hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

Zusatz 2.

Zum Artikel 427 Alinea 1 Ziff. 2:

Eisenbahn-Betriebs-Reglement:

§ 70.

Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit von Frachtgut.

Für Versäumung der Lieferfrist vergütet die Eisenbahn, ohne den Beweis zu verlangen, daß durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist:

a) bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als 1 Tag be-

trägt, bis zu 3 Tagen 1/4, bis zu 8 Tagen 1/3, und, wenn die Verspätung mehr als 8 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht;

b) bei Eilgütern: wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden beträgt, bis zu 24 Stunden 1/4, bis zu 3 Tagen 1/3, und, wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

Wird von den Entschädigungsberechtigten die Vergütung einer höheren Summe beansprucht, so liegt denselben ob, den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung nachzuweisen.

Die Höhe des von der Eisenbahn alsdann zu leistenden Ersatzes bestimmt sich durch die Höhe des nachgewiesenen Schadens mit der Maßgabe, daß

1. im Falle einer Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung die deklarirte Summe;
2. in Ermangelung einer solchen Deklaration:
   a) falls die Versäumniß nicht mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der halben Fracht,
   b) falls die Versäumniß mehr als 24 Stunden beträgt, der Betrag der ganzen Fracht,

die Maximalsätze der zu gewährenden Entschädigung bilden, insofern nicht die Versäumniß der Lieferfrist durch eine bösliche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist.

Die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung muß behufs ihrer Gültigkeit auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dafür vorgesehenen Stelle erfolgen und der desfalsige Betrag von dem Versender mit Buchstaben eingetragen werden.

Die Eisenbahn ist in diesem Falle berechtigt, neben der tarifmäßigen Fracht einen Frachtzuschlag zu erheben, welcher für je 10 Mark (Oesterreich-Ungarn: 5 fl.) der deklarirten Summe — angefangene 10 Mark (5 fl.) für voll gerechnet — für die ersten 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, 1 Pf. (1/2 kr.), für die folgenden 225 Kilometer 1/2 Pf. (1/4 kr.), für jede weiteren folgenden 375 Kilometer 1/2 Pf. (1/4 kr.) nicht übersteigen darf. Angefangene 150 resp. 225 und 375 Kilometer werden für voll gerechnet.

Ueberschießende Pfennige (Oesterreich-Ungarn: Bruchtheile) sind auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) abzurunden. Der geringste Frachtzuschlag beträgt 0,10 Mark (5 Kreuzer).

§ 31.

Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit von Reisegepäck.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit (§ 28) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:

1. Der für Versäumniß der Lieferungszeit zu leistende Ersatz des

nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, kann nur im Betrage von 0,20 Mark (Oesterreich-Ungarn: 10 kr.) für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks und jeden angefangenen Tag der Versäumniß bis dahin, daß das Gepäck als in Verlust gerathen anzusehen ist (§ 30), beansprucht werden. Will der Reisende die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadenersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung sich sichern, so hat er die desfalsige Erklärung mindestens $1/2$ Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll und nach den Betriebsvorschriften geschehen kann, in der Gepäckexpedition abzugeben. Sie hat nur dann rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von dieser im Gepäckschein vermerkt ist. Die hierfür zu entrichtende Vergütung darf 2 pro Mille der angegebenen Interessesumme für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 1 Mark (50 kr.) und unter Abrundung der zu entrichtenden Beträge auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) nicht übersteigen. Dagegen wird den Reisenden als Schadenersatz für die verspätete Lieferung derjenige Betrag desselben von der Eisenbahn geleistet, welcher innerhalb des deklarirten Betrages nachgewiesen werden kann.

2. Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

§ 39 Alinea 3 u. 4.

Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit von Fahrzeugen.

Die Haftpflicht für den durch Versäumung dieser Lieferfrist entstandenen Schaden erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als auf Zahlung von höchstens 30 Mark (Oesterreich-Ungarn: 15 fl.) für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumung. Die Deklaration eines höheren Interesses der rechtzeitigen Lieferung begleiteter Equipagen und anderen Fahrzeuge hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; für Equipagen ohne Begleitung erfolgt die Deklaration nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark (30 fl.) der ganzen deklarirten Summe 0,5 Pf. ($1/4$ kr.) unter Abrundung auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) mit einem Minimalsatze von 0,30 Mark (15 kr.) nicht übersteigen darf.

§ 45 Alinea 2 Satz 2 u. Alinea 3.

Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit von Thieren.

Die Deklaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark (Oesterreich-Ungarn: 30 fl.) der ganzen deklarirten Summe 0,25 Pf. ($^{1}/_{10}$ kr.) unter Abrundung auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) mit einem Minimalsatze von 0,30 Mark (15 kr.) nicht übersteigen darf.

Zusatz 3.

Vgl. Art. 29 u. 30 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement: bei Art. 429.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. fehlt. Motive des Preuß. Entw. fehlen. I. Lesg. Prot. S. 827—830. Entw. I. Lesg. Art. 339. II. Lesg. Prot. S. 1230—1232. Entw. II. Lesg. Art. 376. Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 12. Dezember 1859 S. 9 f., 12, 19. Monita: Nr. 450 (Art. 396 Alin. 2 Nr. 1), 451, 452 (Art. 397), 453 (Nr. 6). III. Lesg. Prot. S. 4700 (Art. 396), 4779—4781, 5112—5115, 5122 f. Entw. III. Lesg. Art. 426.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des Handelsr. 1. Aufl. I, 1 §§ 31, 32 f. S. 194 f., I., 2 § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 f. v. Rönne Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Uebersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, H.-R. § 10 S. 44 f. Behrend, H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. S. 1 u. 2. Im Einzelnen: Vgl. die gesammte Literatur zu Art. 396, 397 Bd. I. S. 278, 328 und zu Art. 422—424 Bd. III. S. 160 f.; ferner Anschütz und v. Völderndorff III. S. 476—478. Endemann § 161 S. 763, 764. Goldschmidt, Handb. I., 2 1. Aufl. § 64 S. 574—606, § 75 S. 752 f., Zeitschr. f. d. ges. Handelsr. Bd. 10 S. 155, Bd. 8 S. 446, Bd. 20 S. 229, Bd. 21 S. 288, Bd. 26 S. 606 f. v. Hahn II. S. 547—549. Keyßner S. 489—491. C. F. Koch S. 435. Kowalzig S. 451, 452. Makower Anm. z. Art. 427. Puchelt II. S. 434—440. Wengler S. 411—417. v. Rönne II. S. 515, 516. v. Krävel S. 610, 611. Ackermann in Busch's Arch. S. 460 f. Gad S. 307 f. Gareis S. 371. Thöl, H.-R. III. §§ 105—112 S. 209—229, Handelsr. Erört. 1882 S. 20, 21. Scheffer und Groß 457—459. Brix S. 422, 423. Blodig S. 406. Stubenrauch S. 552. Wächter I. S. 299 f. Kuhn in Busch's Arch. Bd. 6 S. 97 f, 388 f. W. Koch, Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 10 S. 89 f., Eisenb.-Transp.-R. S. 117 f. Weinhagen in Busch's Arch. Bd. 6 S. 95 f. Eger, internat. Eisenb.-Transp.-R. S. 91 f., 102 f., 114 f. Hillig S. 65 f. Ruckdeschel S. 218—241. Epstein S. 112—119, S. 18—21, 22—24, 27—29, 32—36. Kühlwetter S. 29—31, 33, 34, 43—45, 53—55. Wolff in Busch's Arch. Bd. 19 S. 473. Wehrmann S. 136 bis 148, 153—160. Lincke in Busch's Arch. Bd. 4 S. 436. Warnschon-Jarociewicz S. 13 bis 15. Pollanetz, D. E.-Z. 1868 S. 59, 60.

Entscheidungen des Reichs-Oberhandelsgerichts: 15. Dezember 1870 Bd. 1 S. 157. 3. April 1871 Bd. 2 S. 194. 6. Juni 1871 Bd. 2 S. 355. 6. September 1871 Bd. 3 S. 95. 12. September 1871 Bd. 3 S. 103. 26. März 1872 Bd. 5 S. 326. 21. Juni 1872 Bd. 6 S. 428. 24. September 1872 Bd. 7 S. 174. 18. Dezember 1872 Bd. 8 S. 271. 10. Dezember 1872 Bd. 8 S. 192. . Januar 1873 Bd. 8 S. 317. 22. Januar 1873 Bd. 8 S. 428. 8. März 1873 Bd. 9 S. 119. 3. April 1873 Bd. 9 S. 278. 30. April 1873 Bd. 9 S. 301. 30. Mai 1873 Bd. 10 S. 218. 19. Sep-

tember 1873 Bd. 11 S. 76. 22. Oktober 1873 Bd. 11 S. 229. 4. November 1873 Bd. 11 S. 2[illegible]. 22. November 1873 Bd. 11 S. 423. 5. Dezember 1873 Bd. 12 S. 23. 29. Januar 1874 Bd. 12 S. 254. 18. Februar 1874 Bd. 12 S. 280. 18. Februar 1874 Bd. 12 S. 429. 17. März 1874 Bd. 13 S. 317. 13. Juni 1874 Bd. 13 S. 393. 22. Mai 1874 Bd. 13 S. 414. 27. Juni 1874 Bd. 14 S. [illegible] 23. September 1874 Bd. 14 S. 200. 21. November 1874 Bd. 15 S. 372. 25. Februar 1874 Bd. 1[illegible] S. 42. 25. November 1874 Bd. 17 S. 120. 20. Januar 1875 Bd. 17 S. 128. 25. Mai 1875 Bd. 17 S. 296. 27. Mai 1875 Bd. 17 S. 305. 1. Oktober 1875 Bd. 18 S. 235. 15. März 1876 Bd. [illegible] S. 347. 30. Juni 1876 Bd. 20 S. 404. 10. Juni 1876 Bd. 21 S. 20. 27. März 1878 Bd. 23 S. [illegible] 21. April 1877, D. Jur.-Zeitg. 1877 S. 385. 14. Juni 1878, D. Jur.-Zeitg. 1878 S. 352. 26. [illegible]vember 1878, D. Jur.-Zeitg. 1878 S. 417. Entscheidungen des Deutschen Reichsgerichts 5. Dezember 1879 Bd. 1 S. 22. 16. Januar 1880 Bd. 1 S. 36. 9. Juli 1880 Bd. 2 S. 56. 25. November 1879, D. Jur.-Zeitg. 1880 S. 237. 28. Oktober 1881, Braun und Blum, Annal. IV S. 489 f. Entscheidungen des Oester. Obersten Gerichtshofes: 8. Juli 1863, Epstein S. 64, Röll S. 50. 8. Oktober 1863, Epstein S. 69, Röll S. 55. 30. August 1868, Oester. Ger. Zeitg. 1868 S. 413. 11. Februar 1868, Epstein S. 122, Röll S. 99. 28. Oktober 1870, Oester. Gerichtshalle 1870 S. 389. 25. Januar 1871, Epstein S. 168, Röll S. 135. 5. Juli 1871, Epstein S. 189, Röll S. 173. 16. April 1872, Röll S. 201. 13. September 1872, Oester. Ger.-Zeit. 1872 S. 331. 10. Oktober 1872, Epstein S. 219. 10. September 1873, Röll S. 229. 21. [illegible] 1874, Epstein S. 258, Röll S. 254. 20. Mai 1874, Röll S. 281. 17. Juni 1874, Epstein S. 286. 28. August 1874, Epstein S. 291, Röll S. 293. 10. September 1874, Oester. Gerichtshalle 1874 S. 422. 8. Februar 1875, Röll S. 336. 28. September 1876, Epstein S. 403. 9. [illegible] 1877, Epstein S. 432, Röll S. 509. 21. März 1878, Epstein S. 476, Röll S. 583.

284) **Prinzip und Entstehung des Art. 427. „Es kann bedungen werden ..."**

Den in den Artikeln 424—426 enthaltenen Ausnahmen zu dem Vertragsverbote des Art. 423 reihen sich im Art. 427 zwei weitere Ausnahmen an, welche sich von den vorangehenden dadurch unterscheiden, daß sie nicht sowohl eine Beschränkung des Eintritts (bezw. Grades) der Haftpflicht, als vielmehr des materiellen Umfanges derselben zum Gegenstande haben.

Der materielle Umfang der Haftpflicht des Frachtführers, d. h. das Maaß des Schadensersatzes, ist für Verlust und Beschädigung im Art. 396 H.-G.-B. dahin normirt, daß nur der wirkliche Schaden, nicht das individuelle Interesse des Beschädigten, nach Maßgabe des gemeinen Handelswerths, eventuell des gemeinen Werths des Gutes zu ersetzen ist, während nach Art. 397 H.-G.-B. für Verspätung der Ersatz des vollen Schadens eintritt. In den Erläuterungen zu den Artikeln 396 u. 397 H.-G.-B. sind die Gründe des Näheren berührt, welche zu diesem wesentlichen Unterschiede in der Bemessung des Schadensersatzes für Verlust und Beschädigung einerseits und für Verspätung andererseits geführt haben. (Vgl. Bd. I. Anm. 47 S. 279 f. und Anm. 55 S. 329.)

Durch Art. 423 ist nun zwar den Eisenbahnen die vertragsmäßige Ausschließung oder Beschränkung der in den Art. 396 u. 397 enthaltenen Bestimmungen über den Umfang der Schadensersatzpflicht verboten. Art. 427 schränkt aber dieses Verbot hinwiederum insofern ein, als den Eisenbahnen sowohl in Betreff des nach Art. 396 wegen Verlust und Beschädigung, als auch in Betreff des nach Art. 397 wegen Versäumung der Lieferungszeit zu leistenden Schadensersatzes Befreiungsverträge gestattet sind. Und zwar kann bedungen werden:

1. daß der nach Art. 396 der Schadensberechnung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als Werth des Guts angegebenen Betrag und in Ermanglung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen [illegible] und

2. daß die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Ermanglung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll.

Nur im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Guts nicht geltend gemacht werden. Bemerkenswerth ist hierbei, daß, während das Gesetz den Umfang des Schadensersatzes für Verlust und Beschädigung (Art. 396) enger bemißt, als für Verspätung (Art. 397), der Maßstab sich also gesetzlich verschieden gestaltet, die durch Art. 427 gestattete Zulassung vertragsmäßiger Beschränkungen seitens der Eisenbahnen für beide Kategorien eine gleichmäßige ist.

Was nun die legislatorischen Gründe für die Zulassung dieser besonderen Befreiungsverträge anlangt, so knüpfen dieselben im Wesentlichen an diejenigen Erwägungen an, welche bereits zu den allgemeinen gesetzlichen Beschränkungen des Maßes des Schadensersatzes in Art. 396 für den Frachtführer überhaupt Anlaß gegeben haben. Wenn an sich das D. H.-G. im Allgemeinen das Prinzip des gemeinen Rechts adoptirt und im Art. 283 zum Ausdruck gebracht hat: daß

wer Schadensersatz zu fordern hat, die Erstattung des wirklichen Schadens und des entgangenen Gewinns verlangen kann,

so wurde doch — abweichend von diesem im Art. 283 allgemein aufgestellten Grundsatze — im Art. 396 der Umfang der vom Frachtführer zu leistenden Entschädigung auf den Ersatz des wirklichen Schadens (damnum emergens), also unter Ausschluß des entgangenen Gewinns (lucrum cessans) beschränkt und nur allein bei böslicher Handlungsweise die Forderung auf vollen Schadensersatz zugelassen. Für diese Einschränkung war die Erwägung maßgebend, daß jeder Frachtführer schon an sich der strengsten Haftpflicht unter äußerster Beschränkung des Gegenbeweises unterliegt, daß er selbst den Zufall bis zur Grenze der vis major vertreten muß, ferner, daß der gemeine Handelswerth am Ablieferungsort leicht zu ermitteln ist und in der Regel den Umfang des Schadens vollkommen deckt, während die Zulassung höherer Ansprüche erfahrungsgemäß zu den weitläufigsten Prozeßführungen anreizt.

Prot. S. 4708, 4711, vgl. Bd. I. Anm. 47 S. 280, Wehrmann S. 127–135, Eger, internat. Eisenb.-Frachtr. S. 92.

Für die Eisenbahnen insbesondere waren in Rücksicht auf den großen Umfang ihres Verkehrs diese Gründe noch in verstärktem Maße entscheidend. Bei ihnen trat aber noch hinzu, daß die gefährliche Natur des Betriebs die Gefahr einer Beschädigung sehr erhöht, daß sie diesen riskanten Transport gesetzlich nicht ablehnen dürfen und endlich jede Vermehrung des Umfangs der Haftpflicht und des Risikos nothwendig eine den Verkehrsinteressen nachtheilige Erhöhung der Transportpreise nach sich zieht. Aus diesen Gründen ging das Gesetz bezüglich der Eisenbahnen noch einen Schritt weiter und zwar durch Einführung der Werth- und Interessendeklaration und des sog. Normalsatzes. Durch Art. 427 H.-G.-B. ist den Eisenbahnen — von böslicher Handlungsweise abgesehen — eine Vereinbarung gestattet, wonach der Schadensersatz einen im Frachtbrief 2c. angegebenen Betrag (Deklaration) und in Ermangelung dessen einen im Voraus bestimmten Normalsatz

nicht übersteigen soll. Eine Beschränkung des Umfangs der Haftpflicht unter den gemeinen Handelswerth liegt darin deshalb nicht, weil jeder Absender unter Entrichtung einer geringen, reglementarisch festgesetzten Prämie die Höhe des Maximalwerths selbst normiren kann und nur in Ermangelung dieser Deklaration der allgemeine, gleichfalls reglementarisch bestimmte Normalsatz Anwendung findet. Der wesentliche Vorwurf gegen diese Bestimmung also, daß es den Eisenbahnen danach freistehe, für die Deklaration eine so hohe Prämie zu verlangen, daß der Absender gezwungen sei, darauf zu verzichten und sich mit einem geringfügigen Normalsatz zu begnügen, ist im Geltungsgebiete des Deutschen und Oesterreich-Ungarischen bezw. des Vereins-Betr.-Regl. unbegründet. Dagegen gewährt die Deklaration und der Normalsatz dem Verkehre unverkennbar sehr große Vortheile: einerseits für die Bahnen, indem ihnen von vornherein das Maximum ihres Risikos bekannt ist, andererseits für die Interessenten, weil in Rücksicht hierauf die Transportpreise niedriger, als es sonst möglich, bemessen werden können, endlich für beide Theile gleichmäßig durch den Wegfall einer großen Anzahl unnützer Prozesse über zu hoch gegriffene Ansprüche. Im Uebrigen berührt Art. 427 nicht die Haftpflicht selbst, sondern nur das Maaß der Entschädigung, sofern die Pflicht dazu an sich feststeht, schließt also keineswegs den Exkulpationsbeweis der Art. 395, 397, 424—426 aus. (Puchelt II. S. 435 Nr. 1.) „Diese Vorschrift (sc. Art. 427) — bemerkt das R.-O.-H.-G. — erlaubt keineswegs die Ausschließung der Haftung für diesen oder jenen Fall, setzt vielmehr umgekehrt die Haftung voraus und gestattet nur, ihren Umfang zu beschränken."

Erk. des I. Sen. des R.-O.-H.-G. vom 5. Dezember 1873, Entsch. Bd. 12 S. 25 und vom 7. Oktober 1874, D. E.-Z. 1875 S. 1012, Rhein. Arch. Bd. 66 II. 38, vgl. auch Erk. des App.-Ger. Leipzig vom 25. November 1865 und des Ob.-App.-Ger. Dresden vom 22. März 1866, Busch Bd. 9 S. 431 f.

Art. 427 giebt also den Eisenbahnen nicht die Befugniß, ihre Haftpflicht auszuschließen. Im Gegentheil Art. 427 setzt die gesetzliche Haftpflicht nothwendig voraus und gestattet nur eine Beschränkung des Umfangs derselben.

Diese Beschränkung besteht darin, daß von vornherein eine Maximalgrenze für den Ersatz des event. eintretenden Schadens verabredet werden darf, welche nicht überstiegen werden soll, gleichviel auf wie hoch sich der volle Schaden wirklich beläuft; und zwar kann der Absender, wenn er sich zu einem Frachtzuschlage versteht, diese Maximalgrenze selbst beliebig hoch bestimmen, während andernfalls die allgemein reglementarisch festgestellten Normalsätze den Maßstab des Werthersatzes bilden. Nach Absicht und Fassung des Art. 427 ist hierbei die Werthangabe und in Ermangelung derselben der Normalsatz bei eintretendem Schaden nicht etwa schlechthin und unanfechtbar entscheidend. Weder darf ohne Weiteres der deklarirte Betrag oder der Betrag des Normalsatzes unter Ausschluß des Beweises über die Schadenshöhe und auch des Gegenbeweises gefordert werden, noch ist eine solche Forderung unter Zulassung des Gegenbeweises begründet. Vielmehr hat der Ersatzberechtigte zur Substantiirung seines Schadensanspruches den Beweis des gesetzlichen Schadensbetrages zu erbringen und kann diesen bis zur Höhe der Werthdeklaration, eventuell des Normalsatzes ersetzt verlangen. Die Werthdeklaration und in deren Ermangelung der Normalsatz gilt als Maximum des wirklichen Werthes und bildet die Maximalgrenze, innerhalb welcher vom Entschädigungsberechtigten die Höhe des Schadens nachzuweisen ist. (Wehrmann.

S. 137.) „Sie geben nur die Maximalgrenze für die Höhe des Schadensbetrages an, sind aber nicht als fixirtes Quantum des Schadensersatzes zu betrachten und der Absender, welcher den Ersatzanspruch erhebt, wird durch sie nicht von der Beweislast befreit."

Anschütz und v. Völderndorff III. S. 477, vgl. Endemann, H.-R. § 161 S. 764, Thöl III. § 205 S. 210—212, Puchelt II. S. 436, 437, Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 12 S. 605, 607, Erk. des R.-O.-H.-G. vom 22. Oktober 1873, Entsch. Bd. 11 S. 229 und vom 22. November 1873, Entsch. Bd. 11 S. 423.

Dieses System der Werthdeklaration und des Normalsatzes ist bereits bei Berathung und Emanation des H.-G.-B. seitens des Handelsstandes, aber vielfach auch später (vgl. den Entwurf eines D. R.-E.-G. §. 55 Motive S. 84 f.) angefochten worden, insbesondere mit Hinweis darauf, daß die reine Rechtsfrage über den Schadensersatz zu Gunsten einer nicht hierher gehörigen Tariffrage verschoben worden sei. Indeß ist dem entgegenzuhalten, daß gerade im Eisenbahnrechte theoretische Rechtssätze (wie z. B. unbedingter Ersatz des vollen Schadens) sich nicht ohne gleichzeitige Berücksichtigung der praktischen Verkehrsinteressen verwirklichen lassen. Der Wegfall des Normalsatzes und das alsdann unbegrenzte Risiko der Bahnen muß aber zu erheblich höheren Transportpreisen führen. Werden die Interessenten vor diese Alternative gestellt, so werden sie sich unzweifelhaft selbst für den Normalsatz und die Werthdeklaration erklären. Denn die Beschädigung bezw. der etwa unzureichende Ersatz ist doch immerhin nur ein ausnahmsweiser Verlust, die billigere Beförderung aller Güter aber ein regelmäßiger und stetiger Vortheil. Es liegt also im Verkehrsinteresse — welchem im Handelsrechte vornehmlich der Gesetzgeber Rechnung tragen muß —, die Haftpflicht der Bahnen durch Zulassung auf ein Maximum zu beschränken, dem Versender aber durch die Werthdeklaration die Möglichkeit eines höheren Ersatzes offen zu lassen.

Vgl. über die Gründe für und gegen den Normalsatz und die Werthdeklaration: Eger, internat. Eisenb.-Frachtr. S. 91, 92, 102–105, Rundeschel S. 219–222, v. Hahn das D. H.-G.-B. und die Eisenbahnen §§ 5–11 u. 22, Bremer Handelsbl. Nr. 440, 1860, 17. März.

In diesem Sinne plaidirt auch die Denkschrift vom 12. Dezember 1859 (S. 18 bis 20) für den Normalsatz, zunächst bei Verlust und Beschädigung: „Der Normalsatz ist genau genommen nichts, als eine in den Befugnissen der Verwaltungen liegende Tarifbestimmung, welche Befugniß zu beseitigen nicht in der Absicht des Handelsgesetzbuchs liegen kann. Dieselben wollen, zumal im durchgehenden Verkehre, theure Gegenstände, bei denen sie mehr Gefahr laufen und welche eine höhere Fracht tragen können, nicht für denselben Satz befördern, als wohlfeile. Der deshalb zu erhebende Frachtzuschlag ist allgemein auf einen bestimmten Prozentsatz vereinbart und ganz mäßig. Wer die Verwaltungen von der besorgten Gefahr befreit, indem er auf höhere Entschädigung verzichtet, dem wird die theuerste Waare so billig befördert als die wohlfeilste; aus der Nichtdeklaration des Werths, aus der darin liegenden Entziehung der höheren Fracht folgt Verzichtleistung auf den höheren Schadensersatz. Das muß sich als Tarifbestimmung in irgend einer Weise aufrecht erhalten lassen, oder vom durchgehenden Verkehr ist keine Rede mehr. Das Raisonnement, daß die Verwaltungen dasjenige, was sie gegen Zahlung leisteten, auch ohne solche zu prästiren im Stande wären, ist nicht stichhaltig. Denn auf hoch deklarirte Sachen läßt sich eine besondere Aufmerksamkeit verwenden, welche auf alle Güter ohne Ausnahme unmöglich verwendet werden kann. Eine zu hohe

falsche Deklaration giebt man nicht vorher ab, wenn eine Frachterhöhung deren Folge ist, während die Erfahrung lehrt, daß selbst im besten Rufe stehende Leute einen Verlust, nachdem er eingetreten ist, benutzen, um sich ungebührliche Vortheile zu verschaffen . . .

Sodann bei *Versäumung der Lieferungszeit*: „Die Eisenbahnverwaltungen können sich niemals herbeilassen, außer dem Verzicht auf die Fracht noch besonderen Schadensersatz für Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit zuzusichern. Mögen es elementare Ereignisse oder andere Zufälligkeiten sein wohin auch Versehen der Tausende von Bediensteten und Arbeitern zu zählen sind denen die Verwaltungen unabweislich die Manipulation des Geschäfts übertragen müssen, so wissen die Frachtgeber vor Uebertragung der Fracht ebenso genau, als die Verwaltungen, daß diese anderen Zufälligkeiten ebensowenig als die elementaren Ereignisse von den Verwaltungen zu überwinden sind. Verlangt man dennoch, daß sie überwunden werden, verlangt man sogar Schadensersatz, wenn sie nicht verhütet werden, so verlangt man etwas wider besseres Wissen, also mit jedem Rechtsbegriffe Unverträgliches. Daß eine solche Legislation von Unredlichen, deren es doch auch giebt, genutzt werden kann, aus den den Eisenbahnverwaltungen durch das Gesetz imponirten Pflichten Wege für unrechtlichen Gewinn sich zu eröffnen, dürfte nicht unklar sein."

In Berücksichtigung dieser Gründe wurde zur III. Lesung sowohl von Preußen (Mon. Nr. 450) als auch von Bayern (Mon. 451), Baden (Mon. 452) und Sachsen (Mon. 453) im Wesentlichen übereinstimmend die Aufnahme einer Bestimmung vorgeschlagen, wonach bedungen werden kann:

> daß die Höhe des Schadensersatzes den von dem Absender im Frachtbriefe als den Werth des Guts oder als das Interesse der rechtzeitigen Ablieferung ausdrücklich angegebenen Betrag — in Ermanglung der Angabe dieses Betrages aber einen bestimmten, im Voraus normirten Satz nicht übersteigen soll,

von Sachsen zugleich mit dem Zusatze (Monit. Nr. 453):

> daß die Eisenbahnen zum vollen Schadensersatze verpflichtet bleiben, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch ein Verschulden von ihrer Seite verursacht worden ist.

In III. Lesung wurde sodann im Anschluß an diese Vorschläge von Württemberg (Prot. S. 4700 Art. 396) in Antrag gebracht:

> „Es kann von den Eisenbahnverwaltungen mit rechtlicher Wirkung bedungen werden, daß der Schadensersatz für Verlust, Beschädigung oder verspätete Lieferung des Guts denjenigen Betrag, welcher vom Absender im Frachtbrief als der Werth des Guts oder als das Interesse der unversehrten und rechtzeitigen Lieferung angegeben ist, nicht übersteige, und daß *in Ermanglung dieser Angabe* die Entschädigung auf einen vorausbestimmten Normalsatz oder auch bei Lieferungsverspätung auf den Verlust der Fracht oder eines Theiles derselben beschränkt sein solle."

Bei Berathung dieses Antrages wurde zunächst geltend gemacht, daß durch eine Bestimmung im Sinne desselben die Eisenbahnen zu sehr benachtheiligt werden könnten. Sodann wurde auf Anregung eines Mitgliedes erläuternd hinzugefügt, die Schlußworte: „oder auch bei Lieferungsverspätung auf den Verlust der

Fracht oder eines Theiles derselben beschränkt sein solle“ hätten nicht den Sinn, daß ohne Rücksicht auf das Vorhandensein einer Deklaration bedungen werden dürfe, es sei im Falle einer Lieferungsverspätung der Verlust der Fracht als genügende und einzige Schadloshaltung anzusehen, sondern es solle auch eine solche Vereinbarung nur für den Fall als statthaft erklärt werden, daß der Absender die Höhe seines Interesse an rechtzeitiger Lieferung nicht deklarirt habe, während, wenn diese Deklaration stattgehabt habe, nur die deklarirte Summe die Grenze für die Schadensersatzpflicht der Eisenbahn zu bilden habe. (Prot. 4779, 4780.)

Ferner wurde monirt, daß dem Antrage eine besondere Bestimmung — im Sinne des Monit. 453 — des Inhalts fehle, daß die Eisenbahnen zum vollen Schadensersatze verpflichtet blieben, wenn nachgewiesen werde, daß der Schaden durch ein Verschulden von ihrer Seite veranlaßt worden (Prot. S. 4780, 4781) und deshalb von der Redaktionskommission, zugleich mit der Theilung des Alin. 1 in Ziff. 1 u. 2, als besonderes Alin. 2 ein entsprechender Zusatz in Vorschlag gebracht und angenommen. (Prot. S. 5112—5115, 5122, 5123.)

Hierbei wählte die Redaktionskommission an Stelle des Ausdrucks „Verschulden“ konform mit Alin. 5 des Art. 396 den Ausdruck „bösliche Handlungsweise“ und erläuterte denselben dahin, daß er nicht nur die Fälle des eigentlichen dolus, sondern auch die schwersten Fälle von Nachlässigkeit umfasse. Zwar meinten mehrere Mitglieder, man könne unter „böslicher Handlungsweise“ nur den dolus verstehen, und schlugen vor, zu setzen: „im Falle der Arglist und des groben Verschuldens“. — Dagegen wurde jedoch von Einigen eingewendet: der Ausdruck „grobe Fahrlässigkeit“ müsse vermieden werden, weil derselbe einigen Partikulargesetzgebungen fremd sei, in anderen aber in sehr weiter Ausdehnung gebraucht werde. Der Ausdruck „bösliche Handlungsweise“ umfasse aber auch den höchsten Grad der Nachlässigkeit. — Andere konnten auch einen Unterschied in dem Vorschlag der Redaktionskommission und dem Antrag nicht anerkennen und nahmen nur auf den Umstand Rücksicht, daß der Ausdruck „grobes Verschulden“ in den verschiedenen Rechtsgebieten Deutschlands verschieden aufgefaßt werden könne. Dies Bedenken falle weg, wenn man sich der Bezeichnung „bösliche Handlungsweise“ bediene. Dieser Ausdruck treffe auch die Fälle der luxuria ... Hier handle es sich um Erfüllung kontraktlich übernommener Verpflichtungen, in einem solchen Falle liege nicht blos dann eine bösliche Handlungsweise vor, wenn der Schaden der bestimmten Absicht des Thäters entspreche (dolus im eminenten Sinn), sondern auch dann, wenn der Schuldner durch sein pflichtwidriges Handeln zwar die Beschädigung nicht zunächst bezweckte, er sich aber bei seinem Verfahren der damit verbundenen Gefahr bewußt war: eine solche freventliche Handlung werde gewiß nach allen Rechten als eine bösliche gelten müssen, denn böslich sei immer die Pflichtwidrigkeit im Bewußtsein der damit verbundenen, dringenden Gefahr (fraude non caret), ohne Rücksicht darauf, ob auch der Eintritt des Schadens beabsichtigt war, wie es denn auch in l. 226 D. de verb. sign. heiße: „Magna negligentia culpa est, magna culpa dolus est.“ (Prot. S. 5112—5115.)

Vgl. Bd. I. Anm. 74. S. 307—309: Eger, internat. Eisenb.-Frachtr. S. 109—111, v. Kräwel S. 610, 611.

285) [**Es kann bedungen werden:**]

„**1. daß der nach Art. 396 der Schadensberechnung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als Werth des Guts angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll.**"

Alinea 1 Ziff. 1 des Art. 427 gestattet — als elfte (s. Art. 424—426) Ausnahme von der Regel des Art. 423 — den Eisenbahnen eine vertragsmäßige Beschränkung des Umfangs der gesetzlichen Haftpflicht dahin: daß der nach Art. 396 der Schadensberechnung zu Grunde zu legende Werth den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als Werth des Guts angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll.

Von dieser letzteren Befugniß ist in den Eisenb.-Betr.-Regl. (Reisegepäck: § 29, Equipagen und andere Fahrzeuge: § 38, lebende Thiere: § 44 Alin. 3 und 4 die übrigen Frachtgüter: § 68) Gebrauch (vgl. Anm. 288 f.), d. h. der vom Gesetze gestattete Befreiungsvertrag durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl III. § 105—109 S. 209 ff., Puchelt II. S. 437 e., Keyßner S. 490 Nr. 6).

Der legislatorische Grund für die Zulassung dieses Befreiungsvertrages ist bereits in der vorangehenden Anm. 284 S. 371 f. erörtert. Es muß eine Schadensberechnung nach Art. 396 vorzunehmen sein.

Thatsächliche Voraussetzung für denselben ist das Vorhandensein der Haftpflicht der Eisenbahn nach Maßgabe des vorliegenden Titels. Ist die Eisenbahn nach Art. 395 ff., 422 ff. für den Verlust oder die Beschädigung eines Guts haftpflichtig, so hat sie, wie jeder andere Frachtführer, in dem für den Frachtvertrag überhaupt in Art. 396 ff. bestimmten Umfange dem Beschädigten Ersatz zu leisten. Diese Ersatzpflicht nach Art. 396 ist an sich gesetzlich insofern eine beschränkte, als nicht der volle Schaden (damnum emergens und lucrum cessans) zu ersetzen, sondern unter Ausschluß des etwa entgangenen Gewinns (individuellen Interesses) nur der wirkliche Schaden in Gestalt des gemeinen Handelswerths, event. des gemeinen Werths des Guts zu vertreten ist. Vgl. Bd. I. Anm. 47 S. 279. Für den Fall nun des Eintritts dieser thatsächlichen Voraussetzung kann ein Befreiungsvertrag nach Art. 427 Ziff. 1 bedungen werden. Der gewöhnliche Frachtführer kann beliebig im Einzelfalle einen noch niedrigeren oder auch einen höheren Ersatzmodus, als den im Art. 396 gesetzlich vorgeschriebenen, vereinbaren, da ihm jede vertragsmäßige Abänderung des Gesetzes gestattet ist.

Vgl. Bd. I. Anm. 49 S. 291, 292.

Aber auch den Eisenbahnen — welchen prinzipiell durch Art. 423 eine vertragsmäßige Abänderung des gesetzlich vorgezeichneten Umfangs ihrer Haftpflicht verboten ist —, ist aus gewissen durch das Verkehrsinteresse bedingten, oben S. 371 f. dargestellten Gründen, ausnahmsweise eine Abänderung des Umfangs der Ersatzpflicht gestattet, indem von ihnen bedungen werden kann, daß der unter Zugrundelegung des gemeinen Handelswerths bezw. gemeinen Werths zu leistende Ersatz einen gewissen höchsten Betrag nicht überschreiten, d. h. der gemeine Handelswerth rc., falls er sich höher beläuft, als der im Voraus als Maximalgrenze des

Ersatzes bedungene Betrag, auf diesen herabgesetzt werden soll, anderenfalls aber für die Ersatzleistung maßgebend bleibt.

Diese Ausbedingung eines Maximalersatzbetrages kann nun in zweifacher Form geschehen:

1. durch spezielle Angabe eines Werths im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein, oder
2. durch generelle Angabe eines Normalsatzes für alle Güter oder einzelne Kategorieen von Gütern in Reglements xc., auf welche im Frachtbrief, Lade- oder Gepäckschein Bezug genommen ist.

Die erste Form findet in denjenigen Fällen Anwendung, in welchen ein genereller Normalsatz nicht besteht oder der bestehende Normalsatz dem höheren Werthe des Gutes nicht entspricht. Die Eisenbahn läßt sich für die Zulassung dieser höheren, den gewöhnlichen Normalsatz übersteigenden Werthangabe, welche für sie ein entsprechend höheres Risiko involvirt, neben der tarifmäßigen Fracht einen Frachtzuschlag entrichten, welcher reglementarisch bestimmt ist und die Natur einer Versicherungsprämie hat.

Vgl. Wehrmann S. 141, Thöl III. S. 211, Ruckdeschel S. 226c., W. Koch S. 130, Hillig S. 66, Kuhn in Busch's Arch. Bd. 6 S. 389, D. E.-Z. 1873 S. 245.

Die zweite Form kommt bei allen denjenigen Gütern zur Anwendung, deren Werth mit dem reglementarisch bestimmten Normalsatz im Einklange steht bezw. welche der Absender mit einem höheren Werthe nicht versichern will. „In Folge des in Rede stehenden Befreiungsvertrages ist, wie Thöl a. a. O. zutreffend bemerkt, der Absender, wenn er sich nicht mit dem Normalsatz begnügen will, genöthigt zur Deklaration, und in Folge der Deklaration die Eisenbahnverwaltung in der Lage, nun einen Frachtzuschlag nach Maßgabe des deklarirten Betrages zu machen. Ueberdies weiß sie nun stets vorweg den höchsten Betrag des etwaigen Schadensersatzes. Denn der Forderung von einem Mehrbetrag als dem Betrag des Normalsatzes oder des deklarirten Betrages steht in Folge des gültigen Befreiungsvertrages der Verzicht entgegen, welcher darin liegt, daß gar nicht oder kein größerer Betrag deklarirt worden ist. Der Normalsatz soll nach dem Willen des Gesetzes nicht schlechthin gefordert werden dürfen, sondern hat nur den Zweck, zur Deklaration zu veranlassen, damit eine entsprechende Versicherungsprämie vermittelst des Frachtzuschlages berechnet werden kann. Der Frachtzuschlag hat die Natur einer Versicherungsprämie." (Vgl. auch Keyßner S. 489 Nr. 2 und 3).

Für beide Formen — die Werthdeklaration und den Normalsatz — gilt der gemeinsame Grundsatz, daß sie nach der Absicht und dem Wortlaute des Gesetzes die Maximalgrenze bilden sollen, bis zu welcher dem Entschädigungsberechtigten der von ihm nachzuweisende Schaden zu vergüten ist. „Weder Normalsatz, noch Deklaration — bemerkt Keyßner S. 490 — sind eine vertragsmäßige Festsetzung der von der Eisenbahn eintretenden Falls zu machenden Leistung, sondern nur eine Begrenzung, bis zu welchem höchsten Betrage Ersatz geleistet wird. Der Absender wird daher nicht von der Pflicht entbunden, den Schaden, für welchen Ersatz geleistet wird, nachzuweisen." „Das Maximum — bemerkt ferner Wehrmann S. 142 — besteht ohne Werthdeklaration in dem Normalsatze, während es sich, im Falle der Werth deklarirt ist, auf die angegebene Summe erhöht oder vermindert. So wenig der Entschädigungsberechtigte einen unbedingten Anspruch

auf den Normalsatz hat, ebensowenig kann er ohne Weiteres den versicherten Werth fordern; in beiden Fällen liegt es ihm ob, den Handelswerth bezw. gemeinen Werth des zu Verlust gegangenen Gutes oder den durch die Beschädigung entstandenen Minderwerth nachzuweisen und hat er immer nur Anspruch auf Ersatz des auf diese Weise nachgewiesenen Schadens bis zur Maximalgrenze des Normalsatzes resp. der deklarirten Werthssumme. Die Entschädigung, welche bei vorhandener Werthsdeklaration zu leisten ist, geht demnach in keinem Falle über den angegebenen Betrag hinaus, auch dann nicht, wenn der wirkliche Werth des Gutes niedriger ist, als die deklarirte Summe, auf den Betrag des nachgewiesenen Schadens."

Vgl. Puchelt II. S. 437 d., Anschütz und v. Völderndorff III. S. 477, Thöl III. § 105 S. 210 f., Wehrmann S. 137, Endemann § 161, Ruckdeschel S. 224, 225.

Ebenso das Reichs-Oberhandelsgericht:

Die deklarirte Summe bildet nur die Maximalgrenze, innerhalb deren der Beschädigte seinen Schaden nachzuweisen hat und der nachgewiesene Schaden auch über den gemeinen Handelswerth hinaus Beachtung finden muß, fixirt aber keineswegs im Voraus vertragsmäßig das Quantum des zu leistenden Ersatzes.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 22. Oktober 1873, Entsch. Bd. 11 S. 229 und unterm 22. November 1873, Entsch. Bd. 11 S. 423, vgl. auch Erk. vom 20. Januar 1875, Entsch. Bd. 17 S. 128, Erk. des App.-Ger. Köln vom 14. Februar 1867, Rhein. Arch. Bd. 60 S. 277, Centr.-Org. N. F. Bd. 3 S. 537 und des Stadtamtes zu Frankfurt a. M. vom 3. Februar 1866, Goldschmidt, Zeitschr. Bd. 12 S. 607.

Allerdings steht Art. 427 auch anderweiten Vereinbarungen nicht entgegen, insoweit nur durch solche die durch Art. 396 f., 427 normirte gesetzliche Verpflichtung zum Schadenersatze nicht zum Vortheile der Eisenbahnen verändert wird. Thöl hält daher mit Recht in Betreff des Inhalts des Befreiungsvertrages überhaupt folgende Möglichkeiten für zulässig:

1. der deklarirte Betrag wie der Betrag des Normalsatzes darf schlechthin und unanfechtbar, nämlich ohne einen zu führenden Beweis und auch mit Ausschluß des Gegenbeweises, daß der gesetzliche Betrag geringer sei, gefordert werden;
2. der eine wie andere Betrag darf schlechthin gefordert werden, er ist aber anfechtbar durch den Gegenbeweis, daß der gesetzliche geringer sei;
3. der eine wie andere Betrag darf nicht schlechthin gefordert werden, sondern nur, wenn zuvor der Beweis des gesetzlichen Betrages erbracht ist;
4. es kann auch verschieden über den Normalsatz und über den deklarirten Betrag vereinbart sein;
5. auch kann vereinbart sein, daß im Fall von Verlust und Beschädigung der volle Schaden ersetzt werde bis zur Höhe des deklarirten Betrages oder des Betrages des Normalsatzes, daß also diese Beträge Maximalbeträge nicht des Werthes des Guts, sondern des vollen Interesses sein sollen.

Die Fassung des Art. 427 läßt jedoch erkennen, daß der Gesetzgeber nur einen nach Nr. 3 der vorgedachten Fälle gestatteten Befreiungsvertrag im Auge gehabt habe und dementsprechend sind auch die bezüglichen Bestimmungen des Eisenbahn-

Betriebsreglements — bis auf die in § 70 Nr. 7 enthaltene Abweichung, betreffend den Normalsatz bei Versäumung der Lieferfrist — getroffen, wie weiter unten des Näheren gezeigt ist (s. Anm. 288 ff.).

Vgl. Thöl III. S. 212, 213, Wehrmann S. 141, 142, Keyßner S. 490 Nr. 5.

Was schließlich die Beweislast anlangt, so hat der aus dem Frachtvertrage klagende Beschädigte nicht allein den Werth des Guts zu beweisen, sondern auch, daß derselbe den als Maximum festgesetzten Werth- oder Normalsatz nicht übersteigt. Das R.-O.-H.-G. führt in Bezug hierauf aus: „Der Appellrichter faßt die Behauptung der Verklagten (Eisenbahn), daß die Forderung des Klägers den Normalsatz übersteige, als Einrede auf und erachtet demgemäß die Verklagte für verbunden, zur Substantiirung dieser Einrede das Gewicht des abhanden gekommenen Guts anzugeben und beim Leugnen des Klägers zu erweisen. Die Nichtigkeitsbeschwerde hiergegen erscheint begründet. Der Grund, aus welchem der Appellrichter die Verklagte für beweispflichtig erklärt, besteht darin, daß die Gestattung des Art. 427 H.-G.-B., zu bedingen, daß der nach Art. 396 zu berechnende Werth einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll, eine Ausnahme von der Regel statuire, daher die Berufung auf diese Ausnahmebestimmung eine Einrede enthalte. Aus einem ähnlichen Grunde, nämlich weil durch Art. 427 Nr. 1 dem gemeinen Handelswerth der durch reglementsmäßigen Normalsatz begrenzte Werth positivrechtlich gleichgestellt sei, ist auch anderwärts erkannt worden, daß der Verletzte die Bahnverwaltung auf Ersatz des gemeinen Handelswerths ohne Weiteres in Anspruch zu nehmen, letztere aber befugt sei, die Herabsetzung des geforderten Betrages auf den in Art. 427 Nr. 1 gedachten Betrag excipiendo herbeizuführen.

Vgl. Erk. des O.-A.-G. zu Dresden (vom 7. Mai 1866) in der Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 12 S. 606.

Wenn es nun auch richtig ist, daß Thatsachen, welche die Voraussetzung von Ausnahmebestimmungen sind, als rechtshindernde gegenüber Ansprüchen, die auf Grund der Regel des Rechts erhoben werden, von demjenigen zu erweisen sind, welcher die Ausnahme für sich geltend macht (vgl. Maxen, über Beweislast 1861 S. 113), so kann doch von einer Anwendung dieses Grundsatzes im vorliegenden Falle aus einem doppelten Grunde nicht die Rede sein; erstens, weil Art. 427 nicht den Charakter einer Ausnahmebestimmung hat, sondern im Gegentheil gegenüber der in Art. 423 für den Eisenbahntransport getroffenen Ausnahmebestimmung die beim Frachtgeschäft als Regel geltende Vertragsfreiheit in gewissen Grenzen aufrecht erhält; zweitens, weil Ersatzansprüche, welche auf Grund der dem Art. 427 Nr. 1 entsprechenden Bestimmung des Betr.-Regl. erhoben werden, weder aus der Regel, noch aus einer Ausnahmebestimmung des Gesetzes, sondern aus dem Frachtvertrage entspringen, dessen Inhalt durch das Reglement ergänzt wird. Es gehört daher zur Begründung der Klage nicht allein die Darlegung, welchen Werth das verlorene Frachtgut hatte, sondern auch die Darlegung, daß dieser Werth den als Maximum festgesetzten Normalsatz nicht übersteigt. In beiden Beziehungen liegt demnach beim Leugnen der Verklagten die Beweislast dem Kläger ob.“

Erkannt vom I. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 30. Juni 1876, Entsch. Bd. 20 S. 404 f., vgl. auch Erk. vom 3. Januar 1872 Bd. 8 S. 317 und vom 22. November 1873 Bd. 11 S. 424, Erk. d. App.-Ger. Köln vom 24. Juni 1873, Rhein. Arch. Bd. 58 S. 39.

Hat übrigens der Entschädigungsberechtigte nicht auf Ersatz nach dem Normal-

satze, sondern auf vollen Schaden geklagt, weil er von einer unzutreffenden Annahme über den Umfang seines Rechts ausging, so darf die Klage nicht ohne Weiteres abgewiesen werden, sondern es muß Verurtheilung nach dem Normalsatze erfolgen und nöthigenfalls dem Kläger zur Aufstellung der erforderlichen Berechnung Gelegenheit gegeben werden.

Erkannt vom II. Civ.-Sen. des D. Reichsger. unterm 9. Juli 1880 Bd. 2 S. 56, vgl. auch das Erk. des R.-O.-H.-G. vom 3. Januar 1873, Entsch. Bd. 8 S. 317 f. (327); dagegen Erk. des R.-O.-H.-G. vom 21. Juni 1872, Entsch. Bd. 6 S. 427.

Im Einzelnen ist Folgendes zu bemerken:

I.

Die spezielle Angabe eines Werths (Werthdeklaration).

Nach Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 kann in erster Reihe bedungen werden, daß der nach Art. 396 der Schadensberechnung zu Grunde zu legende Werth „den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als Werth des Guts angegebenen Betrag“ nicht übersteigen soll.

Was die Form der Werthangabe betrifft, so muß letztere hiernach, um Gültigkeit zu haben, je nach dem Transportmodus, im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein enthalten sein. Der Annahme Keyßners (S. 490 Nr. 4), daß die Angabe vom Gesetze an keine Form geknüpft und deshalb die Aufnahme im Frachtbrief u. s. w. keineswegs zwingend sei, kann nach dem klaren Wortlaute des Gesetzes nicht beigepflichtet werden. Zweifelhafter ist die weitere Frage, ob es der Eisenbahn nach Art. 427 gestattet ist, auf dem Frachtbriefe ꝛc. die Form der Angabe (z. B. ob mit Ziffern oder mit Zahlen, auf einer bestimmten Stelle oder Seite des Frachtbriefs ꝛc.) sich auszubedingen und davon die Rechtsgültigkeit der Werthangabe abhängig zu machen? Diese Frage wird von Goldschmidt (Zeitschrift f. d. ges. H.-R. Bd. 26 S. 612 und Bd. 28 S. 454) aus dem Grunde bejaht, weil dergleichen technische, in keiner Weise beschwerende Modalitäten den Eisenbahnverwaltungen freigestellt sein müssen; desgleichen von Puchelt (II. S. 437e), weil die Form der Werthsdeklaration festzusetzen durch Art. 423, 427 den Eisenbahnen nicht verwehrt sei (vgl. auch Ruckdeschel S. 225). Dagegen verneinen Thöl (H.-R. III. § 106 S. 214 und Erörter. 1882 S. 20) und Epstein Komment. z. Oesterr. Betr.-Regl. S. 20, 23, 28, 35, 114. diese Frage, weil — wenn auch vielleicht nur in geringfügiger Weise — durch Ausbedingung besonderer Formalitäten die Eisenbahnen über das Gesetz hinaus den Absender benachtheiligen würden (vgl. auch das Erk. des App.-Ger. zu Kolmar in Puchelt's Zeitschr. f. franz. Civ.-Recht IV. S. 596 ff.).

Es dürfte jedoch der Goldschmidt'schen Ansicht der Vorzug zu geben sein, da Art. 427 Ziff. 1 ganz allgemein den Eisenbahnen gestattet, sich auszubedingen, daß der Werth den im Frachtbriefe ꝛc. angegebenen Betrag nicht übersteigen solle, ohne Bestimmung darüber, wie die Werthangabe erfolgen solle. Es ist nur gesagt, daß eine Werthangabe und wo sie erfolgen müsse, die Frage, wie, d. h. in welcher Form, ist offen gelassen. Nun könnte man, wenn man die Vorschrift als Ausnahmebestimmung streng restriktiv interpretirt, zur Thöl'schen Auffassung wohl gelangen. Wenn es aber — wie mit dem R.-O.-H.-G. (Entsch. Bd. 20 S. 406) angenommen werden muß — richtig ist, daß Art. 427 nicht sowohl den Charakter einer Ausnahmebestimmung hat, als vielmehr im Gegentheil gegenüber der in Art. 423 für den Eisenbahntransport geschaffenen Ausnahmebestimmung die beim

Frachtgeschäft als Regel geltende Vertragsfreiheit in gewissen Grenzen wieder herstellen soll, so gelangt man zu einer freieren Auffassung der vorliegenden Vorschrift, d. i. zu einer extensiveren Interpretation derselben, und muß von diesem Gesichtspunkte aus der Annahme Raum geben, daß da, wo das Gesetz in Betreff der Formfrage eine Lücke läßt, dieselbe nach dem Prinzipe der Vertragsfreiheit zu ergänzen ist. Ist also den Eisenbahnen durch Art. 427 überhaupt gestattet, sich auf dem Frachtbriefe 2c. eine Werthangabe auszubedingen, so involvirt dies auch zugleich die Erlaubniß, über die Form der qu. Angabe auf dem Frachtbriefe eine Vereinbarung zu treffen. Dabei ist auch ferner die eigenthümliche Natur des Eisenbahntransports in Betracht zu ziehen, welche ja überhaupt zu den abweichenden Bestimmungen des vorliegenden Abschnitts geführt hat. Der Eisenbahnfrachtbrief geht in der Regel durch zahlreiche Hände und ist vielfachen Manipulationen und schriftlichen Zusätzen aller Art (Wäge-, Zoll- Steuerverfahren 2c.) unterwegs ausgesetzt. Aus diesem Grunde und weil Zahlen an sich undeutlicher und leichter zu verändern sind, als Buchstaben, erscheint eine Ordnungsvorschrift zweckmäßig, nach welcher für die wichtige Stipulation der Werthdeklaration die Buchstabenschrift zu wählen ist. Diese leicht erfüllbare Vorschrift ist nicht zum Vortheil der Bahnen angeordnet (Art. 423 H.-G.-B.), sondern liegt vornehmlich im Interesse der Absender 2c., verstößt somit nicht gegen Art. 423. Letzteres würde der Fall sein, wenn das Reglement eine besonders schwierige Form, z. B. die notarielle oder gerichtliche vorschriebe, aus welcher die chikanöse Absicht der Bahnen erhellte (Goldschmidt a. a. O. Bd. 28 S. 454), nicht aber, wenn von zwei Formen, welche jedem Absender gleich geläufig und gleich geringe Schwierigkeiten bieten, die eine im Interesse der Ordnung, der Sicherheit und Deutlichkeit stipulirt wird. Hiernach können die fünf bezüglichen Formvorschriften des Eisenbahn-Betriebsreglements (§§ 38, 44, 45, 68, 70) nicht für ungültig erachtet werden (s. Anm. 288 S. 405).

Hierzu kommt, daß in den Berathungen die Aufnahme eines interpretativen Satzes dahin, daß ein höheres Interesse schon dann, wenn in dem Frachtbriefe eine Werthsangabe der Güter überhaupt enthalten sei, bis zu diesem Betrage geltend gemacht werden könne, abgelehnt wurde, weil die Deklaration des Werths der Güter auch zu anderen Zwecken erfolgt sein könne, und zudem der vorgeschlagene Satz dem Absender das Recht geben würde, dem Frachtführer die weitergehende Haftung durch einseitige Einzeichnung einer Werthangabe in den Frachtbrief aufzudrängen (Prot. S. 4716). Daraus erhellt, daß nicht bei jeder Werthangabe im Frachtbriefe 2c. überhaupt, sondern nur bei einer in bestimmten Formen gehaltenen und zu dem bestimmten Zwecke — der Versicherung für den Verlust- und Beschädigungsfall — ersichtlich abgegebenen Art. 427 Anwendung findet.

Vgl. C. F. Koch S. 402 Anm. 17, Ruckdeschel S. 226a., Wehrmann S. 141.

Zum mindesten muß bei einer reglementswidrigen Werthangabe erwiesen sein, daß die Eisenbahn sich mit der abweichenden Form 2c. ausdrücklich einverstanden erklärt habe. Diese Ansicht theilt auch v. Hahn II. S. 548 § 2, indem er bemerkt: „Ist, wie das regelmäßig der Fall, in dem Frachtbriefformular ein bestimmter Ort für die betreffende Deklaration angegeben, so ist die Verzeichnung des Werths an einer anderen Stelle nur dann wirksam, wenn nachgewiesen wird, daß die Eisenbahnverwaltung sie als eine ihr gegenüber abgegebene Deklaration aufgefaßt hat oder auffassen mußte. Dies kann namentlich dadurch evident sein, daß der betreffende Frachtzuschlag berechnet oder dessen Zahlung angenommen

wurde. „Von diesem Gesichtspunkte aus bemängelt v. Hahn a. a. O. ein bezügliches Erkenntniß des App.-Ger. Köln vom 8. Juni 1865 (Zeitschr. für ges. H.-R. Bd. 10 S. 94, Busch Bd. 6 S. 96); in dem dort zu Grunde liegenden Rechtsfall enthielt der Frachtbrief zwei Kolonnen, deren eine mit „valeur" überschriebene nach der Behauptung der beklagten Eisenbahn die Bestimmung hatte, die von der Zollbehörde verlangte Werthdeklaration zu enthalten, während die andere „valeur assurée" überschriebene für die Deklaration der Eisenbahn gegenüber dienen sollte. Erstere war ausgefüllt, letztere nicht. Das App.-Ger. Köln wies das Anerbieten der Beklagten, die behauptete Bestimmung der Kolonne zu erweisen, als unerheblich zurück, „weil das Gesetz keine speziellen Vorschriften über die Art und Weise der Werthangabe ertheilt habe und den Absender zur Versicherung des angegebenen Werths nicht verpflichte". Diese Entscheidung hält v. Hahn mit Recht nicht für begründet, denn, wenn sich aus dem Beweise ergab, daß der Absender die Bestimmung kannte und kennen mußte, so konnte er nur dann auf die höhere Ersatzsumme Anspruch machen, wenn er am gehörigen Ort den Werth deklarirt hatte. Der Beweis erscheine daher nicht als unerheblich.

Vgl. W. Koch S. 122, 123, Scheffer u. Groß S. 457, 458.

Das App.-Ger. Köln hat daher auch in einem späteren Erkenntniß seine Ansicht geändert und angenommen, daß die Werthangabe in einem Frachtbriefe unter der Rubrik „valeur declarée à la douane" als der Eisenbahngesellschaft, welche mit diesem Frachtbriefe die Waare aus dem Auslande übernommen hat, gegenüber abgegeben nicht anzusehen ist, weil diese Deklaration ihrem angegebenen Zwecke nach einer besonderen Verwaltungsstelle dient und das Frachtverhältniß an sich nicht berührt.

Erkannt vom App.-Ger. Köln unterm 22. Januar 1867. Rhein. Arch. Bd. 61, I. S. 56.

Abweichend hiervon lauten folgende Erkenntnisse: „Die Bahn haftet nach den Umständen des Falls bis zur Höhe der Werthsdeklaration, auch wenn sie an einer unrichtigen Stelle des Frachtbriefs notirt ist. Die Giltigkeit derselben ist nicht von der nur thatsächlich durch Berechnung des Frachtzuschlags bekundeten Annahme der Bahn, sondern dadurch bedingt, daß der Versender zu der Voraussetzung berechtigt war, die der Bahn gegenüber gemachte Werthangabe werde von derselben als ihr geschehen betrachtet.

Erkannt vom App.-Ger. zu Kolmar unterm 8. Dezember 1874, Puchelts Zeitschr. für franz. Civ.-R. Bd. 4 S. 596 f.

Die Eisenbahnverwaltung, welche das Frachtgut mit einem, die Werthdeklaration in Ziffern enthaltenden Frachtbrief übernommen hat, darf sich auf die Reglementsbestimmung, wonach die Deklaration in Buchstaben erfolgen solle, nicht berufen und ebensowenig darauf, daß sie nachträglich diese Deklaration auf dem Frachtbriefe als ungültig bezeichnet habe, weil es ihre Sache war, den Frachtbrief zurückzuweisen und sie sich durch Annahme mit dieser Form der Deklaration stillschweigend einverstanden erklärt hat.

Erkannt vom Ob.-Land.-Ger. Wien unterm 23. Juni 1870, Röll S. 127.

Indeß gegen diese Auffassung macht Ruckdeschel S. 225 mit Recht geltend, daß der Absender das publizirte Reglement selbst kennen und wissen müsse, in welcher Form die Werthangabe als rechtsgültig von der Eisenbahn betrachtet werde und, da eine reglementwidrige Abmachung eines Beamten doch nicht einer stillschweigenden Zustimmungserklärung der Bahnverwaltung gleichgeachtet werden

könne, deren Wille das publizirte Reglement sei, so sei einer anderen Werthangabe als in der dort vertragsmäßig vereinbarten Form eine rechtliche Wirkung nicht beizumessen. — Hierzu tritt noch, daß nach § 50 Nr. 4 Alin. 1 des Betr.-Regl. der Versender für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes bürgt und alle Folgen trägt, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entspringen (s. Bd. I. S. 106).

Indem die Werthangabe in der von den Parteien vereinbarten Form in den Frachtbrief rc. aufgenommen wird, bildet sie einen integrirenden Theil des Frachtvertrages, ist daher nicht als einseitige Erklärung des Absenders, sondern als vereinbarte Vertragsbedingung anzusehen.

Vgl. Prot. S. 4716 Bd. I. Anm. 4 S. 292, Ruckdeschel S. 226a; dagegen Scheffer u. Groß S. 457.

Sie soll „im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein" enthalten sein. Diese Worte sind jedoch unzweifelhaft nur exemplifikatorisch gebraucht. Der vereinbarten Aufnahme der Werthangabe in andere, die Frachtvertragsbedingungen beurkundenden Transportpapiere, z. B. in den Transportschein (§§ 29, 38 Betr.-Regl.), kommt die gleiche Rechtswirkung zu. Ueber die Werthangabe im Ladeschein und im Gepäckschein s. Puchelt II. S. 437 f. u. g.

Die zeitliche Dauer der vorliegenden Beschränkung der Haftpflicht währt so lange, wie diese letztere selbst, d. h. von der Empfangnahme bis zur Ablieferung (vgl. Bd. I. Anm. 40 S. 212 ff.). „Die den Eisenbahnen durch Art. 427 gesetzlich gestattete quantitative Beschränkung ihrer Haftpflicht deckt sich mit dieser, d. h. sie fällt in ihrem Anfangs- und Endpunkte mit dem Beginne und dem Aufhören der Haftpflicht zusammen und dauert mithin von der Empfangnahme bis zur Ablieferung des Gutes (H.-G.-B. Art. 395) ununterbrochen fort, da die Eisenbahn während dieses ganzen Zeitraumes gesetzlich in ihrer Eigenschaft als Frachtführerin haftet und kein Grund vorliegt, die gesetzlich gestattete quantitative Beschränkung ihrer Haftung je nach den verschiedenen Stadien der Ausführung des Frachtgeschäfts als ausgeschlossen und unwirksam oder aber als bestehend zu betrachten, es für diese vertragsmäßige Beschränkung in Ermangelung anderweitiger, besonderer Abreden also auch unerheblich ist, wenn der Verlust des Gutes zu einer Zeit eintrat, wo der Transport auf der Eisenbahn selbst momentan unterbrochen war und das Gut sich behufs des Uebergangs von einer Bahn auf die andere zeitweilig auf einem anderweitigen Transportmittel oder in einem Magazin befand."

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 18. Februar 1874, Entsch. Bd. 12 S. 280, vgl. auch Erk. vom 30. April 1873, Entsch. Bd. 9 S. 301, Keyßner S. 490 Nr. 6, Ruckdeschel S. 226g., Wehrmann S. 138, vgl. auch Erk. des D. Reichsger. vom 9. Juli 1880 Bd. 2 S. 56 f.

Aus gleichem Grunde haftet auch ein Rollfuhrunternehmer, durch welchen eine Eisenbahn nur den ihr selbst obliegenden Transport vollendet, wenn er direkt belangt wird, nach Maßgabe des Eisenbahnfrachtvertrages, also auch der darin enthaltenen Werthangaben oder reglementarischen Normalsätze.

Erkannt vom I. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 17. September 1872, Entsch. Bd. 7 S. 99 (vgl. die Gründe; oben Bd. I. S. 53).

Eine Ausnahme hiervon ist nur dann begründet, wenn der Empfänger behauptet, er habe bei Beorderung des Transports dem bahnamtlichen Rollfuhr-

unternehmer ausdrücklich erklärt oder erklären lassen, derselbe solle den Transport als für ihn, den Empfänger, handelnd, nicht als Transportunternehmer der Eisenbahn, ausführen.

Erkannt vom I. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 20. Februar 1877, Entsch. Bd. 22 S. 221 222.

Hat aber die Eisenbahn im Frachtvertrage (Frachtbrief, Reglement) den Transport bis zur Behausung des Adressaten nicht übernommen bezw. ausdrücklich abgelehnt, auch besondere Rollfuhrunternehmer hierzu nicht bestellt, so kann sich der Rollfuhrunternehmer auf die im Eisenbahnfrachtvertrage enthaltenen Werthdeklarationen oder Normalsätze nicht berufen (vgl. Bd. I. S. 54 ff.). Nach Auslösung aber des Frachtbriefes Seitens des Adressaten haftet die Eisenbahn demselben für das bei ihr gegen Lagerzins in Aufbewahrung gelassene Gut nicht als Frachtführerin, sondern als Verwahrerin nach den Bestimmungen des Allgemeinen bürgerlichen Gesetzesbuches und somit ohne Beschränkung auf den nur für die Haftung der Eisenbahnen aus dem Frachtgeschäfte anwendbaren Normalsatz.

Erkannt vom Oesterr. Oberst. Ger.-H. unterm 20. Mai 1874, Röll I. S. 28.

Die Deklaration ist, da das Gesetz eine Einschränkung nicht enthält, prinzipiell bei allen Gütern im Sinne der Art. 390 ff. gestattet (vgl. Bd. I. Anm. 3 S. 15 ff.), auch ist kein Unterschied, ob es gewöhnliche oder Eilgüter, Stück- oder Wagenladungsgüter 2c. sind. Im Eisenb.-Betr.-Regl. ist den Eisenbahnen im Allgemeinen die Zulassung der Werthsdeklaration vorgeschrieben (§§ 29, 38, 44, 68), mit Ausnahme der in einer Equipage oder in einem Fahrzeuge befindlichen Gegenstände (§ 38 Alin. 3), für welche eine Werthangabe nicht zulässig ist.

Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 30. Juni 1876, Entsch. Bd. 20 S. 604.

Ferner ist nach § 48 B. 3 Alin. 2 die Eisenbahnverwaltung zur Uebernahme der Beförderung von Gemälden und anderen Kunstgegenständen nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe enthalten ist. In Betreff der Werthangabe bei Kostbarkeiten, Geldern und Werthpapieren vgl. Bd. I. Anm. 45 S. 263 ff. Ueber Güter, die ohne Garantie oder nur gegen Revers befördert werden, sowie solche, die dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, s. Wehrmann S. 141 R. S. 227d.

Art. 427 findet nicht nur bei gänzlichem Verluste oder Untergange des Gutes Anwendung, sondern auch bei theilweisem Verluste, d. i. bei Beschädigungen und Werthsverminderungen.

Vgl. Puchelt S. 436 Nr. 3c. Keyßner S. 490 Nr. 6.

Desgleichen das R.-O.-H.-G.: „Die in Art. 395 H.-G.-B. definirte Verantwortlichkeit des Frachtführers umfaßt sowohl den durch Beschädigung, wie den durch Verlust des Frachtgutes entstandenen Schaden und nach Art. 396 soll bei Berechnung dieses Schadens, ohne Unterschied, ob es sich um die Beschädigung oder den Verlust des Frachtgutes handelt, der gemeine Handelswerth desselben zu Grunde gelegt werden; wenn nun Art. 427, im Anschluß an diese letztere Vorschrift und unter Hinweisung auf dieselbe, gestattet, bei der Schadensberechnung an die Stelle des Handelsverkehrs einen im Voraus bestimmten Normalsatz treten zu lassen, so lassen Sinn und Wortlaut der gesetzlichen Bestimmungen darüber keinen Zweifel, daß dieser Normalsatz sowohl bei Beschädigung, wie bei dem völligen Verluste den Maßstab für den zu leistenden Ersatz bilden soll.“

Erkannt vom I. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 23. April 1873, Entsch. Bd. 9 S. 278.

„Verlust" im Sinne des Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 umfaßt übrigens auch die Ablieferung an einen anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger, derartig, daß die Ablieferung an letzteren nicht mehr erfolgen kann. Der Normalsatz findet also auch auf den in diesem Falle eintretenden Schadensersatz Anwendung.

Erkannt vom I. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 26. November 1878, D. Jur.-Zeitg. 1878 S. 417, vgl. oben Bd. I. Anm. 39 S. 211.

Ueber die Frage, ob und inwieweit bei zusammengesetzten Sachen ein Verlust oder nur eine Beschädigung vorliegt, vgl. Bd. I. Anm. 52 S. 304.

Wenn eine Beschädigung oder ein Abgang und eine dadurch hervorgerufene Werthverminderung eines Gutes in Frage steht, dessen Werth deklarirt ist, so bildet hiernach die Werthdeklaration die Grundlage der Schadensberechnung derartig, daß, wie sich der Handels- bezw. gemeine Werth des unbeschädigten Guts zu dem Maximalsatze verhält, so sich der nach Art. 396 zu berechnende Werth des beschädigten Gutes zu dem zu leistenden Schadensersatzbetrage verhalten muß.

Vgl. Keyßner S. 490 Nr. 6, Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 9 S. 278, Erk. des Ob.-Land.-Ger. Wien vom 14. Juni 1874, Röll S. 287.

Der Auffassung Wehrmann's (S. 143, vgl. auch App.-Ger. Köln, Zeitschr. f. H.-R. Bd. 19 S. 616), daß alsdann die Werthverminderung nach prozentualem Verhältniß unter Zugrundelegung der deklarirten Summe als Maximalsatz zu vergüten ist, kann somit nicht beigetreten werden.

Es entsteht hierbei die Frage, ob die Berechnung nach Verhältniß des Bruttogewichts (inkl. Emballage) ohne Rücksicht auf den verschiedenen Werth der einzelnen Theile der Sendung zu geschehen hat, oder ob der wirkliche Werth der beschädigten resp. abgängigen Stücke zu vergüten ist (Brutto- oder Nettoversicherung?) Die Ansichten sind getheilt. Wehrmann S. 143 bemerkt darüber: „Die erste Ansicht zähle bis in die neueste Zeit viele Anhänger (Koch, Deutschlands Eisenbahnen Bd. II. 270), da die Annahme der Bruttoversicherung den Vortheil biete, daß die Eisenbahn bei Berechnung der Entschädigung nicht auf die vielleicht unredlicher Weise vom Entschädigungsberechtigten zu hoch angegebenen Werthe der abgängigen oder havarirten Gegenstände angewiesen sei. Dagegen trete das Mißliche dieser Berechnungsweise sofort deutlich hervor, wenn es sich um ein Kollo handle, dessen Emballage gegenüber dem Inhalt ein unverhältnißmäßig hohes Gewicht habe, und nun das letztere bei der Festsetzung des Ersatzbetrages gleichwerthig in Ansatz gebracht werde. Niemand werde im Zweifel sein, daß ein Absender, wenn er den Werth des von ihm aufgegebenen Gutes deklarire, nicht auch die fast werthlose Emballage zu gleich hohem Betrage zu versichern im Sinne habe. Es dürften deshalb innere Gründe dafür sprechen, daß die Werthsdeklaration sich nur auf das Nettogewicht der Sendung, auf den eigentlichen Inhalt zu erstrecken habe, somit bei der Schadensberechnung von dem Bruttogewicht abzusehen und der wirkliche vom Beschädigten nachzuweisende Werth der abgängigen Theile der Sendung natürlich mit der Modifikation, daß die deklarirte Summe die Maximalgrenze bildet, zu vergüten sei."

Demgegenüber ist aber Ruckdeschel (S. 225 e) mit Recht der Ansicht, daß nur das Bruttogewicht, nicht das Nettogewicht als Grundlage der Entschädigungsberechnung zu betrachten sei, denn reglementsmäßig werde nur das Bruttogewicht von der Eisenbahn festgestellt. Würde ein Nettogewicht in Betracht kommen, so

müßte dasselbe **vor** der Uebergabe an die Bahn deklarirt und kontrolirt werden können, da in Fällen gänzlichen Verlustes solches nicht mehr zu ermitteln ist und ein nicht zu ermittelndes Gewicht prinzipiell nicht als Basis der Entschädigungsberechnung angenommen werden kann. Der Fall **theilweisen** Verlustes wolle aber nicht unterschiedlich behandelt werden. Es komme daher in allen Fällen das Bruttogewicht in Betracht, wenn auch im einzelnen Falle ein der Billigkeit nicht ganz entsprechendes Resultat sich ergebe (s. auch **Levin**, Kom. z. Betr.-Regl. S. 8 Alin. 3).

Aus gleichem Grunde muß auch bei Deklaration einer **Gesammtsumme** für **mehrere** Frachtstücke der Ersatz lediglich nach Verhältniß des **Gewichts** geregelt werden. Der Annahme, daß eine solche Regelung nur bei feststehender Gleichartigkeit der einzelnen Frachtstücke zu erfolgen habe, sonst aber die Differenz zwischen dem **Werthe** der abgelieferten Stücke und dem deklarirten Gesammtwerthe maßgebend sei,

Vgl. Erk. des App.-Ger. Köln vom 23. April 1873, Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 19 S. [illegible] Bd. 20 S. 271, **Keyßner** S. 490 Nr. 6, Rhein. Arch. Bd. 64 S. 217, **Busch** Bd. 29 S. [illegible]

kann nicht beigetreten werden.

Auch von dem auf Grund der Werthdeklaration berechneten Schadensbetrag kann an sich, wie bei der gewöhnlichen Schadensberechnung, dasjenige in Abzug gebracht werden, was an Zöllen und Unkosten (Fracht, Spesen rc.) erspart ist (s. Art. 396 Alin. 2 und 3 oben Bd. I. Anm. 51, 52 S. 298 f.); und es ist hierbei gleichgültig, ob es sich um gewöhnliches oder Eilgut handelt, da im Verlust- oder Beschädigungsfalle ebensowohl die bedungene Eilfracht wie die gewöhnliche Fracht erspart ist.

s. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 3. Januar 1873, Entsch. Bd. 8 S. 331.

Die Werthdeklaration wird dem mit ihrer Einführung verbundenen Zwecke des Gesetzes gemäß (s. oben S. 373 ff.) in der Regel **höher**, als der Normalsatz sein. Indeß ist durch die Fassung des Gesetzes nicht ausgeschlossen, daß die Werthdeklaration **niedriger** sei, als der Normalsatz, und auch in diesem Falle findet alsdann die niedrigere Werthdeklaration Anwendung, da nach Art. 427 der Normalsatz erst in Ermanglung einer besonderen Werthangabe Platz greift. **Wehrmann** S. 142 f. bejaht gleichfalls diese Frage mit dem Bemerken, daß auch das R.-O.-H.-G. dieser Ansicht zu sein scheine, wenigstens dürfte dies aus den Entscheidungsgründen des Erk. v. 22. November 1873 Entsch. Bd. 11 S. 423, 424 hervorgehen, in welchen es heißt: „Dieses Maximum besteht ohne Werthsdeklaration in dem Normalsatze und erhöht oder **vermindert** sich im Falle der Werthdeklaration auf den in dieser angegebenen Betrag." Andererseits spreche allerdings der Wortlaut des § 68 Betr.-Regl. „Im Falle einer **höheren** Werthsdeklaration . . . dagegen. Aus letzterem Grunde und weil überdies die niedrigere Werthdeklaration keinen Vortheil, sondern nur den Nachtheil bietet, daß der Frachtzuschlag zu zahlen ist, daß eine solche Deklaration nur auf Unkenntniß und Irrthum beruhen könne, will **Ruckdeschel** S. 227 g. die qu. Frage verneinen. (Vgl. auch Erk. des R.-O.-H.-G. Bd. 13 S. 393.) Indeß gewährt hierfür, wie erwähnt, der Wortlaut des Gesetzes selbst keinen Anhalt.

Die im Art. 427 Ziff. 1 behandelte Werthdeklaration ist zwar endlich an sich von der in Ziff. 2 (s. Anm. 286 S. 392) normirten Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung der Natur der Sache nach durchaus verschieden. Denn

hat aber das R.-O.-H.-G. mit Recht angenommen, daß der Absender, welcher den Werth des Gutes für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung deklarirt, durch diese Deklaration zugleich angiebt, daß sein Interesse, wenn das Gut durch Verspätung zu Grunde geht, mindestens so viel, als der deklarirte Werth des Guts beträgt. Die Deklaration des Verzugsinteresses liegt alsdann nothwendig in der Werthdeklaration.

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 5. Dezember 1873, Entsch. Bd. 12 S. 23.

Andererseits muß jedoch, wie bereits Bd. I. Anm. 48 S. 283, Anm. 49 S. 293 bemerkt, zwischen der Ersatzpflicht des Frachtführers für Verlust und für Versäumniß der Lieferzeit streng unterschieden werden. Daher ist auch durch die Deklaration des Interesses an rechtzeitiger Lieferung nur ein Anspruch auf Ersatz des durch die Verspätung entstandenen und nachzuweisenden Interesses erworben. Für den Verlust des Frachtgutes wird dagegen nur nach Maßgabe der in dem Frachtbriefe enthaltenen besonderen Werthsangabe Ersatz geleistet.

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 20. Januar 1875, Entsch. Bd. 17 S. 128, D. E.-Z. 1875 S. 1011.

II.

Die generelle Angabe eines Normalsatzes.

Nach Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 kann ferner bedungen werden, daß — in Ermanglung einer speziellen Werthangabe (s. Nr. I.) — der nach Art. 396 der Schadensberechnung zu Grunde zu legende Werth einen im Voraus bestimmten Normalsatz nicht übersteigen soll.

Ueber den Begriff des „im Voraus bestimmten Normalsatzes“ s. Art. 426 Anm. 280 S. 354. Der Normalsatz steht zur Werthdeklaration in einem subsidiären Verhältnisse. In die Reglements, Tarife ꝛc. aufgenommen gilt der Normalsatz generell, derartig daß er, wie der Inhalt des Reglements überhaupt, ohne besondere Vereinbarung als eine reglementarische Bedingung d. h. als mitvereinbart anzusehen ist — jedoch immer nur unter der Voraussetzung, daß eine spezielle Werthangabe für das fragliche Gut im Frachtbriefe, im Ladeschein oder im Gepäckschein nicht erfolgt ist. Dies bedeuten die Worte: „in Ermangelung einer solchen Angabe“. Hat eine spezielle Werthangabe stattgefunden, so bildet diese (s. S. 380) den Maximalsatz der zu leistenden Entschädigung. Fehlt aber eine solche Angabe, so gilt der Normalsatz als Maximum des wirklichen Werths (s. oben S. 377). Und weil der Normalsatz gegenüber einer Werthangabe unter allen Umständen nur subsidiäre Natur hat, so findet die Werthdeklaration, wie bereits oben S. 386 erwähnt, selbst dann Anwendung, wenn sie niedriger, als der Normalsatz ist.

Abgesehen aber von seiner subsidiären Natur ist der Normalsatz im Wesentlichen denselben Grundsätzen unterworfen, wie die Werthdeklaration.

Nur in Betreff der Form besteht insofern ein Unterschied, als die Werthdeklaration ausdrücklich und speziell in ein den Frachtvertrag beurkundendes Transportpapier (Frachtbrief, Ladeschein, Gepäckschein ꝛc.) aufgenommen sein muß (s. S. 383), während über die Bestimmung des Normalsatzes eine derartige Formvorschrift vom Gesetze nicht gegeben ist, derselbe also in Reglements (wie in den geltenden Eisenb.-Betr.-Regl. §§ 29, 38, 44 und 68), in Tarifen ꝛc. enthalten sein darf und die allgemeine Bezugnahme auf diese im Frachtbriefe ꝛc. genügt. Aus diesem Grunde fällt auch die bei der Werthdeklaration entstehende Frage, ob und

inwieweit die Eisenbahn besondere Formalitäten vorschreiben dürfe (s. S. 380), in Betreff des Normalsatzes fort.

Dagegen ist die zeitliche Dauer der Geltung des Normalsatzes dieselbe wie die der Werthdeklaration, d. h. auch der Normalsatz gilt vom Beginn bis zum Ende der gesetzlichen Haftpflicht (s. S. 383).

Erk. des R.-O.-H.-G. vom 30. April 1873, Entsch. Bd. 9 S. 301 und vom 18. Febr. 1874 eod. Bd. 12 S. 281.

Nun ist zwar im § 49 Betr.-Regl. für den Abschluß des Eisenbahnfrachtvertrages und damit auch für den Beginn der Haftpflicht der Eisenbahn eine markante Form bezeichnet. Es ist aber, wie bereits Bd. I. S. 65 ff. hervorgehoben dadurch nicht ausgeschlossen, daß der Frachtvertrag zwischen Eisenbahn und Absender in anderer Form abgeschlossen werde. Und ist dies durch den Richter thatsächlich festgestellt, so beginnt auch die Haftpflicht und folgeweise die Wirkung des Normalsatzes mit dem Momente dieses in anderer Form erfolgten Vertragsabschlusses.

Erkannt vom II. Civ.-Sen. des D. Reichsger. unterm 9. Juli 1880, Entsch. Bd. 2 S. 54 f.

Daher findet gleich der Deklaration auch der Normalsatz unter den oben S. 383 angegebenen Voraussetzungen auf den Rollfuhrunternehmer, der den Transport vom Bahnhofe bis zum Wohnort ꝛc. des Adressaten vollendet, Anwendung.

Erk. des R.-O.-H.-G. vom 17. September 1872, Entsch. Bd. 7 S. 99.

Seinem Umfange nach erstreckt sich der Normalsatz auf Frachtgüter aller Art und, wie bei der Werthdeklaration, wird auch beim Normalsatze zwischen gewöhnlichen und Eilgütern, Stück- und Wagenladungsgütern ein Unterschied nicht gemacht (S. 384).

In Uebereinstimmung mit der Werthdeklaration gilt ferner auch der Normalsatz sowohl bei gänzlichem Verluste als auch bei bloßer Beschädigung oder Werthverminderung,

Erk. des R.-O.-H.-G. vom 23. April 1873, Entsch. 9 S. 278.

und in letzterem Falle bildet wie bei der Deklaration der Normalsatz ebenfalls die Grundlage für die Berechnung des zu leistenden Schadensersatzes. Die Entschädigung berechnet sich alsdann derartig,

> daß der zu leistende Schadensersatzbetrag sich zum Normalsatze verhält, wie der nach Art. 396 Alin. 3 zu berechnende Werth des Beschädigten ꝛc. Gutes zu dem Handelswerthe resp. gemeinen Werthe des unbeschädigten Gutes.

Auch wird die Eisenbahn von der Verpflichtung zur Zahlung des sich hiernach ergebenden Geldwerthes dadurch nicht befreit, daß aus dem beschädigten Gute thatsächlich mehr als der Betrag des Normalsatzes gelöst worden, weil das H.-G.-B. dieser Thatsache eine solche Rechtswirkung nicht zuschreibt.

Erkannt vom H.-A.-G. zu München unterm 14. Dezember 1872, Sammlung Bd. 2 S. 12.

Endlich ist analog der Werthdeklaration auch für die Berechnung nach dem Normalsatze das Bruttogewicht, nicht das Nettogewicht entscheidend (s. S. 385).

Obschon ferner den Eisenbahnen sowohl bei der Werthdeklaration wie beim Normalsatze das Recht zusteht, von dem Schadensbetrage dasjenige in Abzug zu bringen, was an Zöllen und sonstigen Unkosten erspart ist (s. Art. 396 Alin. 2 und 3 oben Bd. I. Anm. 51 S. 299 f. und Bd. III. S. 386), mithin auch die dadurch ersparte Fracht, so hat der Tarifverband doch aus Billigkeitsrücksichten zu Gunsten der Beschädigten beschlossen, in solchen Fällen auf die Erhebung der Fracht

zu verzichten. (Beschluß d. d. Mainz, den 5. Oktober 1871.) Dieser Beschluß ist durch Reskript vom 17. November 1871 II. 22099 auch für die Preuß. Staatsbahnen genehmigt.

286) [**Es kann bedungen werden:**]

„2. daß die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verlust der Fracht oder eines Theils derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll.“

Alinea 1 Ziff. 2 des Art. 427 gestattet — als zwölfte Ausnahme von der Regel des Art. 423 — den Eisenbahnen eine vertragsmäßige Beschränkung des Umfangs der gesetzlichen Haftpflicht dahin: daß die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verlust der Fracht oder eines Theils derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll.

Von dieser letzteren Befugniß ist in den Eisenbahn-Betriebsreglements (für Reisegepäck: § 31, Equipagen und andere Fahrzeuge: § 39, lebende Thiere: § 45, die übrigen Frachtgüter: § 70) Gebrauch gemacht (vgl. Anm. 292—295), d. h. der vom Gesetze gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl III. §§ 105, 110—112; Puchelt II. S. 438 ff.; Keyßner S. 491; Wehrmann S. 154).

Ueber die Motive, welche zur Zulassung dieses Befreiungsvertrages geführt haben s. Anm. 284 S. 370. Wie bereits Bd. I. Anm. 55 S. 329 erörtert, sind weder der Grad noch der Umfang der Haftpflicht des Frachtführers für Verlust und Beschädigung des Frachtgutes einerseits, und für Verspätung andererseits in den Art. 395 ff. H.-G.-B. nach gleichen Prinzipien geregelt worden.

Für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung des Frachtgutes haben nämlich hinsichtlich des Grades der Haftpflicht die strengeren Grundsätze des receptum vor den milderen Regeln der loc. cond. operis den Vorzug erhalten, so daß der Frachtführer für Verlust und Beschädigung nach Art. 395 H.-G.-B. nicht bloß aus der loc. cond. für den Schaden haftet, der durch die Vernachlässigung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers entsteht, sondern darüber hinaus aus dem receptum für allen Schaden, es sei denn, daß er dessen Entstehung durch höhere Gewalt, natürliche Beschaffenheit des Guts oder äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung darzuthun vermag. (Vgl. Art. 395 Bd. I. Anm. 37.)

Dagegen ist der Umfang der Schadensersatzleistung für diesen Fall im Gegensatze zu dem allgemeinen Prinzipe des Art. 283 H.-G.-B., wonach der Beschädigte die Erstattung des wirklichen Schadens und des entgangenen Gewinnes verlangen kann, in Rücksicht auf die besonders strenge Haftpflicht durch Art. 396 — abgesehen von böslicher Handlungsweise — lediglich auf den wirklichen

Schaden, d. i. den Handelswerth bezw. den gemeinen Werth beschränkt werden (Art. 396 Bd. I. Anm. 47).

Für den Fall der Verspätung haben im Gegensatze hierzu sowohl hinsichtlich des Grades der Haftpflicht des Frachtführers an sich, als auch in Betreff des Umfangs des ihm obliegenden Schadensersatzes andere, von den Normen der Art. 395, 396 abweichende Prinzipien in den Art. 397—399 Ausdruck gefunden.

Einerseits ist der Grad der Haftpflicht nicht nach den strengeren Grundsätzen des receptum, sondern nach den milderen der loc. cond. geregelt: der Frachtführer haftet also nur, insofern er nicht beweist, daß er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Andererseits ist der Umfang des Schadensersatzes nicht, wie in Art. 396, auf den wirklichen Schaden beschränkt, sondern umfaßt nach der allgemeinen Norm des Art. 243 auch den entgangenen Gewinn.

Die Haftpflicht für Verspätung ist also in der einen Beziehung weiter, in der anderen Beziehung enger, als für Verlust oder Beschädigung; enger insofern, als der Frachtführer sich durch den bloßen Beweis der Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers von jeder Ersatzpflicht wegen Versäumung der Lieferungsfrist befreien kann; weiter aber insofern, als im Falle begründeter Ersatzpflicht jeder aus der Versäumniß nachweisbare Schaden zu ersetzen ist. (Vgl. über die Gründe dieser Verschiedenheit Bd. I. S. 330 ff.), s. Ruckdeschel S. 233; Eger. Internat. Eisenb.-Frachtr. S. 99; v. Hahn II. S. 449.

Obgleich nun sowohl hinsichtlich des Grades wie des Umfangs der Haftpflicht für Verlust und Beschädigung einerseits und für Verspätung andererseits durch Art. 395—399 H.-G.-B. eine so erhebliche Verschiedenheit eingeführt worden ist, so sind doch eigenthümlicherweise die Befreiungsverträge, welche Art. 427 Ziff. 1 und 2 zur Beschränkung des Umfangs der Haftpflicht für Verlust und Beschädigung, sowie für Verspätung den Eisenbahnen gestattet, im Wesentlichen gleichartig normirt und stimmen in Form und Inhalt bis auf wenig erhebliche Modifikationen überein. Der Unterschied, welcher in der Normirung des Schadensersatzes in Art. 396 und 397 H.-G.-B. so augenfällig hervortritt, ist somit in Ziff. 1 und 2 des Art. 427 hinsichtlich der dort den Eisenbahnen gestatteten Befreiungsverträge fast gänzlich verschwunden. Es wurde aus den oben Anm. 284 S. 371 mitgetheilten Gründen für gut befunden, trotz jener Verschiedenheit der Art. 396, 397 den Eisenbahnen zu gestatten, gleich weitgehende Beschränkungen des Umfangs ihrer Ersatzpflicht für beide Schadensfälle sich auszubedingen. „Gleichwie bei Verlust oder Beschädigung von Transportgütern" — bemerkt Wehrmann S. 153 — die Eisenbahnen kraft gesetzlicher Bestimmung die Befugniß haben, ihre Haftung bezw. deren Geldwerth auf einen bestimmten Normalsatz zu beschränken, ebenso können sie für die Fälle der nicht rechtzeitigen Ausführung der Transporte auf Grund von Art. 427 Ziff. 2 H.-G.-B. bedingen, daß die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes den im Frachtbriefe, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher in dem Verlust der Fracht oder eines Theils derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll."

Nur in zwei Punkten besteht ein Unterschied. Erstens lautet der Eingang der Ziff. 1:

„... daß der nach Art. 396 der Schadensberechnung zu Grunde zu legende Werth ..."

dagegen der Eingang der Ziff. 2:

„daß die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes ..."

Dort darf nicht für den zu leistenden Ersatz direkt, sondern nur mittelbar für den der Schadensberechnung zu Grunde zu legenden Werth, hier dagegen unmittelbar für die Höhe des zu leistenden Schadensersatzes eine Maximalgrenze bestimmt werden. Diese Differenz ist durch den verschiedenartigen Inhalt der Art. 396 und 397 bedingt. Wie in Art. 396 nur der Schadensmaßstab (d. i. der Handelswerth ꝛc.), in Art. 397 aber der volle Schadensbetrag als Umfang der Haftpflicht gesetzlich bezeichnet ist, so konnte auch in Art. 427 im Anschluß an Art. 396 in Ziff. 1 lediglich eine Beschränkung dieses Maßstabes (sc. des der Schadensberechnung aus Art. 396 zu Grunde zu legenden Werthes) zugelassen werden, während im Anschluß an Art. 397 in Ziff. 2 eine Beschränkung der Höhe des darnach zu leistenden Ersatzes gestattet werden mußte.

Zweitens ist in Ziff. 1 ganz allgemein in Ermangelung einer Werthangabe ein im Voraus bestimmter Normalsatz zugelassen, ohne daß das Gesetz über dessen Höhe und Art der Normirung irgend eine Andeutung enthält. Dagegen ist hierüber in Ziff. 2 ein bezüglicher Hinweis enthalten, indem der Normalsatz als ein solcher bezeichnet ist,

„welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann".

Dieser Hinweis verdankt seine Entstehung den für Zulassung eines Normalsatzes bei Verspätung in der Denkschrift vom 12. Dezember 1859 von den Eisenbahnen geltend gemachten Gründen, in welchen ausdrücklich für die Beschränkung desselben auf Theile der Fracht bis in max. auf die ganze Fracht plaidirt wurde. Indeß ist damit in Wirklichkeit ein Unterschied zwischen Ziff. 1 und 2 nicht geschaffen, da der qu. Zusatz in Ziff. 2 nicht obligatorischen Charakter hat („bestehen kann"), mithin in Ziff. 2 ebenso wie in Ziff. 1 die Höhe und Form des Normalsatzes dem Ermessen der Eisenbahnen bezw. ihren Reglements freigestellt ist.

Abgesehen von diesen beiden vorerwähnten Verschiedenheiten im Inhalt bezw. in der Fassung der Ziff. 1 und 2 ist der Natur der Sache nach auch die thatsächliche Voraussetzung, durch welche der Befreiungsvertrag aus Ziff. 2 bedingt ist, eine andere, als die aus Ziff. 1. Voraussetzung für Ziff. 1 ist das Entstehen einer Haftpflicht der Eisenbahn wegen Verlust oder Beschädigung (Art. 396), Voraussetzung für Ziff. 2 dagegen ist das Entstehen einer Haftpflicht wegen verspäteter Lieferung (Art. 397). Es muß der Fall eines nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes zu gewärtigen sein. Ist die Eisenbahn wegen Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit haftpflichtig, so hat sie an sich, wie jeder andere Frachtführer, nach Maßgabe des Art. 397 den vollen Schaden (damnum emergens und lucrum cessans) zu ersetzen. Der gewöhnliche Frachtführer kann im Vertragswege sich beliebig einen höheren oder niedrigeren Ersatzmodus ausbedingen. Den Eisenbahnen ist dies zwar durch Art. 423 prin-

zipiell verboten. Indeß ist ihnen für den Fall des Eintritts obiger thatsächlicher Voraussetzung die Vereinbarung eines Maximalersatzbetrages in dem im Art. 427 Ziff. 2 vorgezeichneten Umfange gestattet.

Diese Ausbedingung eines Maximalersatzbetrages kann nun für Verspätung ebenso, wie für Verlust und Beschädigung in zwiefacher Art geschehen, nämlich:

1. durch spezielle Angabe eines die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung ausdrückenden Betrages im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein;
2. durch generelle Angabe eines im Voraus bestimmten Normalsatzes, welcher auch in dem Verluste der Fracht oder eines Theiles derselben bestehen kann.

Für beide Modalitäten gelten zunächst im Allgemeinen die oben für Ziff. 1 als der speziellen Werthangabe und dem Normalsatze gemeinsam bezeichneten Prinzipien, d. h.

1. hier wie dort bildet die deklarirte Summe (der als Höhe des Verzugsinteresses angegebene Betrag) bezw. der Normalsatz nur die Maximalgrenze, bis zu welcher überhaupt die Eisenbahn Schadensersatz leistet, nicht aber etwa ohne Weiteres das im Voraus vertragsmäßig fixirte Quantum der im Verspätungsfalle zu leistenden Entschädigung;

   Vgl. Erk. des R.-O.-H.-G. vom 22. Oktober 1873, Entsch. Bd. 11 S. 2?? D. E.-Z. 1874 S. 844, Erk. des Wiener Schiedsgerichts vom 16. Dezember 187? Epstein S. 550, Erk. des App.-Ger. Naumburg vom 27. August 1875, D. E.-Z. 1875 S. 1055.

2. hier wie dort liegt dem Beschädigten nicht allein die Pflicht ob, den Schaden, für welchen Ersatz gefordert wird, nachzuweisen, sondern auch, daß dieser Schadensanspruch sich innerhalb der gezogenen Grenzen hält, den als Maximum festgesetzten Betrag nicht übersteigt. Der Beschädigte hat nicht unbedingten Anspruch auf das Maximum, sondern nur auf Ersatz des wirklich erwiesenen Schadens innerhalb der Maximalgrenze.

Nur insoweit besteht bezüglich der Höhe des geltend zu machenden und nachzuweisenden Schadensanspruches zwischen Ziff. 1 und 2 ein wesentlicher Unterschied, als im Falle der Ziff. 2 (Versäumung der Lieferungszeit) die Haftung nicht — wie im Falle der Ziff. 1 (Verlust oder Beschädigung) — auf den Handelswerth bezw. gemeinen Werth beschränkt ist, sondern sich darüber hinaus auf den vollen Schaden erstrecken, mithin — innerhalb des Maximums — auch der Nachweis nicht den bloßen Handelswerth 2c., sondern den vollen Schaden (damnum emergens und lucrum cessans) umfassen darf.

Abgesehen aber von dieser wesentlichen, in der verschiedenen Tragweite der Art. 396 und 397 (s. S. 389, 390) begründeten Differenz gilt über die Maximalgrenze und Beweislast alles oben S. 376—380 bereits Bemerkte.

I.
Die spezielle Angabe der Höhe des Verzugsinteresses.
(Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung).

Nach Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 kann in erster Reihe bedungen werden, daß die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes den im Frachtbrief, im Ladeschein oder im Gepäckschein als die Höhe des

Interesses an der rechtzeitigen Lieferung angegebenen Betrag nicht übersteigen soll.

Sowohl in Betreff der Form der Deklaration, wie der Stelle im Frachtbriefe rc., wo dieselbe zu verzeichnen, ferner hinsichtlich der Dauer der Vereinbarung, ihrer Tragweite und ihres Umfangs gelten mut. mut. die oben Anm. 285 S. 380 f. zu dem analogen Passus der Ziff. 1 gegebenen Ausführungen. Die Deklaration findet auch dann Anwendung, wenn nur ein Theil der Ladung Verspätung erfahren hat. Ferner ist hier ebensowenig wie bei Ziff. 1 ausgeschlossen, daß die Deklaration niedriger ist, als der Normalsatz.

Einer besonderen Erörterung bedarf hier nur das Verhältniß der Werthdeklaration und der Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung. Wie Art. 427 ergiebt, ist nämlich eine zwiefache Deklaration statthaft. Es kann einerseits der Werth eines Gutes, andererseits die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung desselben deklarirt werden. Jede dieser beiden Deklarationen kann getrennt, sie können aber auch in ein und demselben Frachtvertrage vereint stattfinden. Je nachdem nun das Eine oder das Andere der Fall ist, sind die Rechtswirkungen verschieden.

I. Das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung ist deklarirt, dagegen nicht der Werth des Gutes. Ist jene Deklaration auch für den Werth des Gutes maßgebend?

Diese Frage ist zu verneinen. Denn es ist an sich rücksichtlich der Deklaration zwischen der Haftpflicht für Verlust bezw. Beschädigung und für Versäumniß der Lieferzeit streng zu unterscheiden. Die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung eines Frachtgutes ist nicht maßgebend für die Höhe des Entschädigungsanspruches wegen Verlustes dieses Guts und schließt die Werthangabe für den Verlustfall nicht in sich, so daß etwa auf Grund der ersteren auch für den eingetretenen Verlust auf den Werthsersatz erkannt werden könne. Durch die Deklaration des Interesses an rechtzeitiger Lieferung ist vielmehr nur ein Anspruch auf Ersatz des durch die Verspätung entstandenen und nachzuweisenden Schadens erworben. Für den Verlust des Frachtguts wird dagegen nur nach Maßgabe der in dem Frachtbriefe enthaltenen besonderen Werthangabe Ersatz geleistet.

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 20. Januar 1875, Entsch. Bd. 17 S. 128, vgl. auch das Erk. vom 13. März 1875 in Puchelt's Zeitschr. f. franz. Civ.-R. IV. S. 237 ff., D. E.-Z. 1875 S. 1012.

II. Der Werth des Gutes ist deklarirt, dagegen nicht das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung. Ist alsdann jene Deklaration auch für das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung maßgebend?

Auch diese Frage ist prinzipiell zu verneinen. Indeß enthält die Werthdeklaration für einen Fall zugleich die Angabe des Verzugsinteresses, nämlich wenn Transportverzögerung Verlust oder Beschädigung des Guts durch inneren Verderb und dergleichen unmittelbar zur Folge hat. Denn der Absender, welcher bei der Aufgabe des Guts, dessen Werth deklarirt, giebt durch diese Bezeichnung selbstverständlich auch an, daß sein Interesse, wenn durch Transportverzögerung das Gut selbst zu Grunde geht, mindestens soviel, als der deklarirte Werth des Guts, beträgt. Diese Interessendeklaration ist insoweit in der Werthdeklaration nothwendig und begriffsmäßig enthalten.

Erkannt vom I. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 5. Dezember 1873, Entsch. Bd. 12 S. 23 (26, 27).

III. Das Interesse an der rechtzeitigen Lieferung und der Werth des Gutes sind zugleich deklarirt. Welcher Schadensersatz ist alsdann zu leisten?

In diesem Falle muß die Ursache des Schadens, d. h. ob derselbe aus dem Verluste oder aus der Verspätung allein oder aus beiden Ursachen zusammen herrührt, genau erwiesen und festgestellt werden, es darf daher — abgesehen von böslicher Handlungsweise — nicht ohne Weiteres nebeneinander Schadensersatz auf Grund der Werthdeklaration (Art. 396, 427 Ziff. 1) und Schadensersatz auf Grund der Deklaration des Verzugsinteresses (Art. 397, 427 Ziff. 2) gefordert bezw. der Anspruch für Verlust und Verspätung kumulirt werden, es sei denn, daß sich thatsächlich genau ein besonderer Schaden nach beiden Richtungen hin nachweisen ließe, weil sonst die Beschränkung der Höhe des Schadensersatzes für Verlust und Beschädigung des Gutes auf dem Transporte, welche durch Alin. 1—4 des Art. 396 gegeben ist, illusorisch werden würde. Das R.-O.-H.-G. hat diesen Grundsatz zutreffend mit der Erwägung gerechtfertigt, daß das H.-G.-B. im Art. 395 den Frachtführer bezüglich des Verlustes und der Beschädigung des Guts einer außergewöhnlich strengen Haftung unterwirft, jedoch andererseits im Art. 396 zu seinen Gunsten bestimmt, es solle bei der Berechnung des Schadensersatzes nur der gemeine Handelswerth des Guts zu Grunde gelegt werden und eine Haftung für sonstigen Schaden, d. h. den Schaden, der dem Destinatär erwächst, daß das Gut entweder gar nicht, oder nur in unbrauchbarem Zustande in seine Hände kommt, nur eintreten im Falle böslicher Handlungsweise (vgl. Prot. S. 4711, 4712, 4714, 5095), daß es aber im Sinne des Art. 397 cit. nicht sein kann, diese Beschränkung der Haftung (d. i. des Umfangs des Schadensersatzes) wieder aufzuheben, was offenbar die Folge sein würde, wenn in Fällen, wo das Frachtgut während der Lieferzeit zu Verlust geht und deshalb nicht abgeliefert werden kann, die Haftung für den vollen Schaden nach Maßgabe dieses Artikels Platz greifen würde.

Erkannt vom I. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 1. Oktober 1875, Entsch. Bd. 18 S. 285 vgl. auch das Erk. des II. Sen. vom 11. November 1876, D. E.-Z. 1877 S. 63 und vom 29. Januar 1874, Entsch. Bd. 12 S. 254, 255.

Hiernach sind folgende Fälle zu unterscheiden:

a) Liegt bloße Verspätung — ohne Verlust oder Beschädigung — vor, so ist lediglich die Deklaration des Verzugsinteresses maßgebend.

b) Liegt bloßer Verlust oder Beschädigung — ohne Verspätung — vor, d. h. geschieht der Verlust oder die Beschädigung während der Lieferungszeit, so ist lediglich die Werthdeklaration maßgebend.

c) Liegen Verlust bezw. Beschädigung und zugleich Verspätung vor, d. h. ereignen sich erstere nach Ueberschreitung der Lieferzeit, so dürfen die beiderseitigen Schadensansprüche nicht ohne Weiteres kumulirt, sondern es muß die Ursache des Schadens genau erwiesen werden und es darf nur dann neben dem Schaden für Verlust oder Beschädigung ein solcher für Verspätung gemacht, d. h. von beiden Deklarationen Gebrauch gemacht werden, wenn erweislich außer dem Schaden aus Verlust oder Beschädigung dem Beschädigten noch ein besonderer, darüber hinausgehender Schaden aus der Verspätung erwachsen ist.

Vgl. Wehrmann S. 159, 160, Erk. des Oesterr. Oberst. Ger. vom 21. Januar 1874, Epstein S. 258, Röll S. 254.

II.

Die generelle Angabe eines Normalsatzes.

Nach Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 kann ferner bedungen werden, daß — in Ermangelung einer speziellen Angabe des Verzugsinteresses die Höhe des nach Art. 397 wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes einen im Voraus bestimmten Normalsatz, welcher auch in dem Verlust der Fracht oder eines Theils derselben bestehen kann, nicht übersteigen soll.

Für die Erläuterung dieser Bestimmung gilt alles zu dem analogen Passus der Ziff. 1 oben S. 387 Bemerkte. Nur insofern enthält erstere, wie bereits S. 391 erwähnt, eine Abweichung, als, wenn auch nur fakultativ, auf einen Maßstab für den Normalsatz im Gesetze durch die Worte:

„welcher auch in dem Verlust der Fracht oder eines Theils derselben bestehen kann",

hingewiesen ist. Dieser Hinweis verdankt seine Aufnahme der Denkschrift des Ver. Deutsch. Eisenb. Verw. vom 12. Dezember 1859, in welcher die Beschränkung des Schadensersatzes für Verspätung auf einen Theil der Fracht im Eisenbahnverkehre als das Uebliche und sogar Nothwendige hingestellt wurde (s. S. 374). Indeß ist im Gesetze durch das Wort „kann" angedeutet, daß auch die Ausbedingung eines nach einem anderen Maßstabe aufgestellten Normalsatzes nicht ausgeschlossen bezw. den Eisenbahnen freigestellt sein soll.

Im Eisenb.-Betr.-Regl. § 70 ist jedoch — dem Hinweise des Gesetzes entsprechend — in Ermangelung einer Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung — als Normalsatz der Verlust von Theilen der Fracht bis in max. der ganzen Fracht bestimmt (vgl. Anm. 292 S. 411). Hierbei ist — nach der Erläuterung des R.-O.-H.-G. — unter der „Fracht", deren die Eisenbahn beim Lieferungsverzug theilweise oder ganz verlustig sein soll, im Falle das Frachtgut mit einem Frachtbriefe zum Transport übernommen ist, in welchem als Ort der Ablieferung ein nicht an einer anschließenden Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, nur die Eisenbahnfracht, nicht auch das Frachtlohn für weiteren Land- und Seetransport zu verstehen.

Erkannt vom R.-O.-H.-G. unterm 23. September 1874, Entsch. Bd. 14 S. 199.

Sodann ist hier, abweichend von dem Prinzipe des Gesetzes, nach welchem der Normalsatz (ebenso, wie die Deklaration) nicht das von vornherein fixirte Quantum des Ersatzes, sondern nur die Maximalgrenze darstellt, innerhalb deren der Beschädigte die Höhe seines Schadens nachweisen muß, durch das Reglement zur Vereinfachung des Ersatzverfahrens und zu Gunsten des Publikums ausnahmsweise die Bestimmung getroffen, daß bei Lieferfristüberschreitung (sofern dieselbe 24 bezw. 12 Stunden überschreitet) von dem Schadensnachweise abgesehen und ohne denselben die Vergütigung eines Theiles, in max. der halben Fracht gefordert werden kann.

Vgl. Wehrmann S. 156, Ruckdeschel S. 234 Nr. 13.

287) **„Im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Guts nicht geltend gemacht werden."**

Wie die in Alin. 1 bis 4 des Art. 396 normirte Beschränkung des Umfangs der Ersatzpflicht des Frachtführers auf den Ersatz des gemeinen Handelswerths bezw. den gemeinen Werth des Guts nach Alin. 5 l. c. fortfällt, d. h. der Frachtführer den vollen Schaden zu ersetzen hat, wenn ihm eine „bösliche Handlungsweise" nachgewiesen wird, so verliert auch in diesem Falle analog nach Art. 427 Alin. 2 der den Eisenbahnen durch Alin. 1 gestattete Befreiungsvertrag seine Wirkung. Die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Guts darf im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute nicht geltend gemacht werden.

Ursprünglich fehlte diese Bestimmung den auf den Art. 427 bezüglichen Entwürfen, wurde aber später, nachdem anerkannt worden war, daß im Falle des Vorhandenseins eines Verschuldens irgend eine Beschränkung des Umfangs der Ersatzpflicht nicht gerechtfertigt sein würde, dem Art. 427 — ebenso wie dem Art. 396 und Art. 612 — hinzugefügt.

Prot. S. 4780, 4781, 5112—5115, 5122, 5123, s. oben Bd. I. S. 307 f.

Das zweite Alin. des Art. 427 bezieht sich Mangels jeder Einschränkung — wie auch seine Stellung und Fassung ergiebt — sowohl auf Ziff. 1 wie auf Ziff. 2 des ersten Alin., d. h. nicht nur bei Verlust oder Beschädigung (Ziff. 1), sondern auch bei Verspätung darf im Falle böslicher Handlungsweise der ausbedungene Normalsatz bezw. die Werthdeklaration nicht geltend gemacht werden.

Ferner wäre die Annahme unbegründet, daß bei böslicher Handlungsweise nur der gemäß Ziff. 1 für Verlust oder Beschädigung bestimmte Normalsatz oder Werthbetrag in Fortfall komme und nunmehr die Entschädigungsberechnung nach dem gemeinen Handelswerthe oder gemeinen Werthe gemäß Art. 396 Alin. 1—4 zu erfolgen habe, sondern es ist alsdann nach Alin. 5 des Art. 396 (s. Bd. I. Anm. 54 S. 327) der „volle Schaden" zu ersetzen.

Erkannt vom I. Civ.-Sen. des D. Reichsger. unterm 30. September 1882, D. Jur.-Zeit. Bd. 7 S. 577 ff.

Im Falle der Ziff. 2 des Art. 427 (Verspätung) ist dies selbstverständlich, da bei Wegfall des Normalsatzes und der Deklaration des Verzugsinteresses die gesetzliche Regel des Art. 397 Platz greift, diese aber nur einen Modus des Ersatzes, nämlich den des vollen Schadens (vgl. Bd. I. Anm. 56 S. 335) in sich schließt.

Sodann dürfen die Abweichungen in der Form des Alin. 2 Art. 427 vom Alin. 5 Art. 396, insbesondere einerseits die Worte:

„wenn dem Frachtführer eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird" (Art. 396)

und andererseits:

„im Falle einer böslichen Handlungsweise" (Art. 427 Alin. 2)

nicht zu der Folgerung führen, daß materiell zwischen beiden Bestimmungen ein Unterschied vorliege oder beabsichtigt sei. Beide Bestimmungen geben vielmehr trotz dieser Verschiedenheit in der Fassung übereinstimmend dem Gedanken Ausdruck, daß, wenn vom Ersatzberechtigten dem Frachtführer (der Eisenbahn) bösliche Hand-

lungsweise nachgewiesen wird, jede Beschränkung des Umfangs der Ersatzpflicht — gesetzliche, wie vertragsmäßige — fortfällt und der volle Schaden ersetzt werden muß. Puchelt II. S. 439 Anm. 5 macht allerdings darauf aufmerksam, daß das Wort „Normalsatz" sich auf beide Fälle in Ziff. 1 und Ziff. 2, dagegen „Werth des Guts" nur auf Ziff. 1 erstrecke, mithin die Interessendeklaration von Ziff. 2 im Alin. 2 des Art. 427 nicht erwähnt sei und daraus gefolgert werden müsse, daß auch für die auf böslicher Handlungsweise beruhende Transportverzögerung die Interessendeklaration den Maximalsatz der Entschädigung bilde. Dieser Folgerung kann jedoch nach Inhalt der Berathungen (Prot. S. 5112—5115), nach welchen ein derartiger Unterschied nicht beabsichtigt war, nicht beigetreten werden, vielmehr ist anzunehmen, daß hier eine ungenaue Fassung des Gesetzes vorliegt und „Werth des Guts" auch den angegebenen Betrag des Verzugsinteresses in sich begreifen soll.

Der in Rede stehende Grundsatz, insbesondere die Beweislast, sowie die Begriffe „voller Schaden" und „bösliche Handlungsweise" sind bereits oben bei Art. 396 Bd. I. Anm. 54 S. 307—327 eingehend erörtert worden, so daß lediglich auf jene Erläuterungen und die dort mitgetheilten Erkenntnisse zu verweisen ist.

Nur zu dem Begriffe der „böslichen Handlungsweise" der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute sei aus der neuesten Literatur und Rechtsprechung hier noch Folgendes ergänzend bemerkt:

Thöl (H.-R. III. § 29 S. 47—49) definirt in Uebereinstimmung mit der bereits oben (Bd. I. S. 307 ff.) gegebenen Begriffsbestimmung den Begriff der „böslichen Handlungsweise" wie folgt: „Unter böslicher Handlungsweise versteht eine Meinung nur dolus, eine andere dolus und culpa lata (grobes Verschulden). Beides ist unrichtig. Das Wort bösliche Handlungsweise begreift auch den dolus, beschränkt sich aber nicht darauf und schließt andererseits die culpa lata aus; denn wer nur nachläsig handelt, wenn auch noch so grob nachlässig, handelt nicht böslich. (Grimm, Wörterbuch Bd. II. S. 260.) Das Wort böslich bezeichnet eine Willensrichtung. Böslich ist die den Unfall (Verlust, Beschädigung) bewirkende Handlungsweise nicht nur dann, wenn direkt diese ihre Wirkung gewollt ist, sondern auch wenn eine andere Wirkung derselben zunächst gewollt ist, jene Wirkung aber als unvermeidliche weitere Wirkung der gewollten Handlungsweise gewußt ist und diese dennoch geschieht. Auch in diesem Fall ist jene Wirkung gewollt. In beiden Fällen liegt dolus vor. Böslich kann die Handlungsweise aber auch dann sein, wenn jene weitere Wirkung gewußt ist als mögliche Wirkung der Handlungsweise und diese dennoch geschieht. Wenn ein solches Wissen vorliegt, so handelt der Frachtführer also im Bewußtsein der Möglichkeit des Unfalls (der Gefahr, der Gefährlichkeit seiner Handlungsweise), er ergiebt sich dem etwaigen Erfolg, er giebt das Gut der Gefahr preis. Die Handlungsweise in diesem Bewußtsein kann eine bösliche sein. Es kommt auf die weiteren Umstände an. Durch diese kann sie gerechtfertigt sein, weil sie im Interesse des Absenders oder Destinatärs ist oder gar gewünscht oder gar vereinbart ist, oder kann sie eine bösliche (frevelhafte, ruchlose, muthwillige, gewissenlose) sein. Gerechtfertigt kann sie z. B. durch die Umstände eines Krieges sein, unter welchen dennoch der Transport gewollt ist (vgl. Entsch. des R.-O.-H.-G. Bd. 6 S. 433 — s. oben Bd. I. S. 322). Ungerechtfertigt ist sie offenbar, wenn die Handlung (Unterlassen oder Thun) trotz

ihrer gewußten Gefährlichkeit dennoch zum Beispiel aus Bequemlichkeit oder Gleichgültigkeit oder um lieber zu schmausen, zu trinken, zu spielen geschieht. Es ist Sache des Frachtführers, die besonderen, die Handlungsweise rechtfertigenden Umstände zu behaupten und zu beweisen. Die Möglichkeit des Unfalls (Verlustes, Beschädigung) muß aber, wie bemerkt, gewußt sein, der Handelnde muß sich dieser Möglichkeit bewußt, mehr oder weniger klar, aber immer doch bewußt gewesen sein (dies auszusprechen muß der Richter sich entschließen können); es genügt nicht, daß er sie hätte wissen müssen, dies ergiebt nicht böslich (denn böslich bezeichnet eine Willensrichtung), sondern ergiebt nur nachlässig, wenn auch noch so grob nachlässig, die gröbste Nachlässigkeit ist aber immer ein anderer Fall als der der böslichen Handlungsweise, und das Gesetz hat nur diesen einen Fall, es sagt nicht: bösliche oder gleichzuachtende Handlungsweise."

Vgl. noch Eger internat. Eisenb.-Frachtr. S. 109—111.

Im Anschluß an die Rechtsprechung des R.-O.-H.-G. (vgl. Bd. I. S. 310 ff.) hat auch das Deutsche Reichsgericht angenommen, daß der Ausdruck „bösliche Handlungsweise" neben dem dolus nicht allgemein die grobe Fahrlässigkeit, sondern nur denjenigen Frevelmuth, welcher sich der rechtswidrigen Folgen seines Verhaltens bewußt ist, in sich begreife;

Erkannt vom II. Civ.-Sen. unterm 25. November 1879, D. Jur.-Zeitg. 1880 S. 237 und 5. Dezember 1879, Entsch. Bd. 1 S. 22.

und eine Handlungsweise sich als eine bösliche darstelle, wenn sie zwar nicht zum Zwecke der Beschädigung des Gutes vorgenommen, die Beschädigung aber die nothwendige und dem Frachtführer erkennbare Folge der von ihm gewollten Handlung sei.

Erkannt vom I. Civ.-Sen. unterm 10. Januar 1880. Entsch. Bd. 1 S. 36 (38).

Was die einzelnen Kategorien der Beschädigungsursachen anlangt, so sind im Anschluß und in Ergänzung der Bd. I. S. 312 ff. mitgetheilten Entscheidungen noch folgende Erkenntnisse bemerkenswerth:

A. Verladung.

Das Durchschneiden von zum Transport aufgegebenen Hölzern charakterisirt sich als bösliche Handlungsweise, wenn es auch nicht zum Zwecke der Beschädigung des Empfängers, sondern einer besseren Verladung vorgenommen ist; denn bösliche Handlungsweise im Sinne der Art. 396, 427 und 610 H.-G.-B. liegt auch unter dieser Voraussetzung vor, da die Beschädigung der Hölzer die nothwendige und dem Frachtführer erkennbare Folge der von ihm gewollten Handlung war.

Erkannt vom I. Civ.-Sen. des D. Reichs-Ger. unterm 10. Januar 1880, Entsch. Bd. 1 S. 36 (38).

Die Beschädigung eines Gutes (Kochlinsen) durch Infizirung desselben infolge gleichzeitiger Verladung mit einem ungleichartigen, infizirenden Gute (Petroleum) in demselben Waggon involvirt nicht ohne Weiteres bösliche Handlungsweise.

Erkannt vom Wiener Schiedsger. unterm 1. Dezember 1876, Epstein S. 539.

Das Entspringenlassen eines Hundes, welcher ohne Leine, Maulkorb rc. zum Transport aufgegeben worden ist, bei der Umladung in einen anderen Zug ist nicht als bösliche Handlungsweise anzusehen.

Vgl. das Erk. aus 1868 in Busch's Arch. Bd. 18 S. 483 f.

C. Abhandenkommen.

Das bloße Abhandenkommen zweier Ballen einer Tabaksendung stellt sich nicht als bösliche Handlungsweise dar;

Erkannt vom Oesterr. Oberst. Ger. unterm 28. August 1874, Röll I. S. 293, Epstein S. 291.

desgleichen nicht eines Reisekoffers.

Erkannt vom Oesterr. Oberst. Ger. unterm 8. Oktober 1863, Epstein S. 69, Röll S. 55.

Desgleichen nicht das Abhandenkommen eines Ballots Waaren weder aus dem Grunde, weil eingehende Recherchen versäumt bezw. deren Ergebnisse dem Absender nicht mitgetheilt worden seien, noch wegen leichtsinniger Bewahrung durch die Leute der Bahn, wenn nicht festgestellt ist, daß diese Leute sich der Folgen der Nachlässigkeit bewußt waren, sondern nur, daß sie sich bewußt waren oder doch bewußt sein konnten.

Erkannt vom II. Sen. des R.-O.-H.-G. unterm 21. April 1877, D. Jur.-Zeitg. Bd. 1 S. 385, D. E.-Z. 1877 S. 717.

Der Verlust des Gutes innerhalb der Lagerräume der Bahn an sich bildet noch keine bösliche Handlungsweise.

Erkannt vom Wiener Schiedsgericht unterm 25. April 1877, Epstein S. 545.

Der gänzlich unaufgeklärte Verlust des ganzen oder eines Theiles des Frachtgutes involvirt nicht bösliche Handlungsweise.

Erkannt vom Wiener Schiedsgericht unterm 16. November 1876, Epstein S. 537.

D. Diebstahl.

„Aus den eigenen Behauptungen der beklagten Eisenbahnverwaltung ist genügend erwiesen, daß das Fäßchen seit seiner Aufgabe bis zu der erfolgten Konstatirung der Anbohrung und des Verlustes in anderen Händen als in den Händen der Leute der Eisenbahn sich nicht befunden hat, daß somit die Anbohrung nur durch die Leute der Bahnverwaltung verübt sein kann und daß dieselbe nur aus der Absicht einer rechtswidrigen Aneignung zu erklären ist, hiernach die Ursache des entstandenen Schadens in einer böslichen Handlungsweise der Leute der Bahn zu finden und folglich der eingeklagte Anspruch in seinem vollen Umfange begründet ist."

Erkannt vom II. Civ.-Sen. des D. Reichsger. unterm 25. November 1879, D. Jur.-Zeitg. 1880 S. 237.

„In Erwägung zum zweiten Kassationsmittel: daß das angefochtene Urtheil den Erfolg der Klage ausdrücklich von dem Beweise einer böslichen Handlungsweise der Bahnverwaltung abhängig erklärt und diese Beweislast, ohne rechtlich zu irren, näher dahin präzisirt hat, daß der Beweis der Thäterschaft, resp. der böslichen Handlungsweise bestimmter Bahnbeamten nicht erforderlich sei, vielmehr der Nachweis spezieller Thatsachen hinreiche, welche zum Schlusse berechtigten, daß der Eintritt eines Verlustes einer böslichen Handlungsweise von Bahnbeamten beizumessen sei; daß demnächst im Einzelnen als erwiesen erachtet wird, daß die in Frage stehende, sorgfältig vernagelte und mit Eisenbändern versehene, in einem gehörig verschlossenen Waggon zwischen anderen Gepäckstücken verladene Kiste am hellen Tage, auf einem durch Beamte und Arbeiter belebten Bahnhofe, mittelst Instrumenten und unter Geräusch, von mehreren Personen, welche durch Einsicht der Frachtpapiere sich die erforderliche Einsicht verschafft, erbrochen und beraubt,

dann wieder zugenagelt, der Waggon aber gleichfalls wieder verschlossen worden sei; daß, wenn nun der Instanzrichter in diesen einzelnen Thatsachen im Zusammenhange den Beweis dafür, daß der fragliche Diebstahl, wenn nicht von Bahnbeamten, resp. unter ihrer Hülfeleistung oder mit ihrem Wissen verübt, doch jedenfalls nur durch grobe strafbare Nachlässigkeit derselben ermöglicht worden, gefunden, und demnach die Klage für gerechtfertigt erklärt hat, der in dieser Weise ausgedrückte Untersatz — nach dem Zusammenhange der ganzen Argumentation — eben nur den im Obersatze geforderten Beweis der böslichen Handlungsweise als geführt zu erklären bezwecken kann; daß hierbei aber auch der Angriff: es habe der erkennende Richter den gesetzlichen Begriff der böslichen Handlungsweise schon durch den der groben Nachlässigkeit schlechthin als gedeckt erachtet, nicht berechtigt erscheint, vielmehr angenommen werden muß, derselbe habe in Uebereinstimmung mit der Rechtsprechung des höchsten Gerichtshofes nur einen eigentlichen „Frevelmuth" als unter jenen Begriff fallend betrachtet, was sich nicht blos durch die Bezugnahme der Feststellung auf Thatsachen, die in der That nur durch einen als frevelhaft zu bezeichnenden Leichtsinn erklärlich werden, sondern auch daraus ergiebt, daß die fragliche grobe Nachlässigkeit gleichzeitig als strafbar erklärt ist, eine freilich ungeeignete Bezeichnung, welche jedoch nur von einer mit dem Bewußtsein, daß man durch sein Verhalten eine strafbare Handlung ermögliche, verbundenen Handlungsweise sich verstehen läßt."

Erkannt vom II. Civ.-Sen. des D. Reichsger. unterm 28. Oktober 1881, Braun und Blum, Annal. Bd. 4 S. 489 f.

Die bloße Thatsache der Entwendung eines Frachtgutes aus den Magazinen einer Eisenbahn berechtigt nicht zur Annahme einer böslichen Handlungsweise Seitens der Eisenbahnbediensteten.

Erkannt vom Oesterr. Oberst. Ger. unterm 25. Januar 1871, Epstein S. 168, Röll S. 153.

E. Betriebsunfälle und erhebliche Unregelmäßigkeiten.

Aus dem Umstande, daß, während das Gut ausschließlich in Obhut und Verwahrung der Bahn war, aus den aufgegebenen, regelrecht verpackten und ordnungsmäßig verschlossenen Kisten die größeren und werthvolleren Stücke (Meerschaum) herausgenommen und kleinere Stücke von weit geringerem Werthe hineingelegt worden sind, ist auf bösliche Handlungsweise der Bahn oder ihrer Leute zu schließen.

Erkannt vom Oesterr. Oberst. Ger. unterm 10. September 1873, Röll S. 229.

Bösliche Handlungsweise liegt auch in auffallender Sorglosigkeit, welche darin besteht, daß ein Eisenbahnbeamter, der, obwohl er vermöge seiner Verwendung beim Betriebe sich der Gefahren bewußt sein muß, welche die geringste Außerachtlassung der ihm obliegenden Wachsamkeit und Aufmerksamkeit nach sich ziehen kann, einen Zug abgehen läßt, ohne sich vorher die verbürgte Ueberzeugung verschafft zu haben, daß die Bahnstrecke frei sei.

Erkannt vom Oesterr. Oberst. Ger. unterm 8. Februar 1875, Röll S. 336.

Eine Eisenbahn, welche die in ihren Stationen lagernden Güter gegen die Einflüsse der Witterung nicht durch entsprechende Vorkehrungen verwahrt und nicht einmal Angesichts der Unzulänglichkeit ihrer Magazine die Güter zeitweilig in den Waggons beläßt, sondern ohne Weiteres und mit ungenügender Bedeckung und Aufsicht im Freien lagert, macht sich einer böslichen Handlungsweise schuldig.

Erkannt vom Ober-Land.-Ger. zu Wien unterm 2. März 1875, Röll S. 340.

Nichtbeachtung einer nachträglichen Ordre des Absenders (Unterlassung des Transports bis auf Weiteres) bedingt nicht die Annahme böslicher Handlungsweise.

Erkannt vom Ob.-Land.-Ger. Wien unterm 24. April 1877, Röll S. 500.

G. Ablieferung.

Die Eisenbahn ist nicht berechtigt, ein Frachtgut ohne spezielle Anweisung des Aufgebers an eine von dem im Frachtbriefe bezeichneten Adressaten verschiedene Person (nicht bevollmächtigten Dritten) auszufolgen, wenngleich letztere sich über den Ankauf der Waare und Bezahlung des Kaufpreises der Bahn gegenüber legitimirt. Die wissentliche Ausfolgung an eine solche zur Empfangnahme unberufene Person gilt als bösliche Handlungsweise, weil die Bahn sich der Gefahr bewußt sein muß.

Erkannt vom Oberst. Oesterr. Ger. unterm 9. Mai 1877, Epstein S. 432, Röll S. 509.

Die Eisenbahn trifft der Vorwurf böslicher Handlungsweise, wenn sie das Gut an eine im Frachtbriefe nicht als Empfänger bezeichnete oder sonst ausreichend legitimirte Person an Stelle des Adressaten ausgefolgt hat.

Erkannt vom Oberst. Oesterr. Ger. unterm 11. Februar 1868, Epstein S. 122, Röll S. 99, unterm 5. Juli 1771, Epstein S. 189, Röll S. 173, unterm 21. Januar 1874, Epstein S. 258, Röll S. 254.

Dagegen ist von demselben Gerichtshofe in einem späteren Erkenntnisse in einem Falle der Auslieferung an den Nichtadressaten nur auf Ersatzleistung nach dem Normalsatze — also unter Ausschluß der Annahme böslicher Handlungsweise — erkannt worden.

. Erk. des Oberst. Oesterr. Ger. vom 17. Juni 1874, Epstein S. 286.

Endlich ist in Betreff des Begriffs: „der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute" und der „böslichen Handlungsweise" der letzteren in Ergänzung der Bemerkungen zum Art. 396 Alin. 5 Bd. I. Anm. 54 S. 325 folgende Ausführung des Deutschen Reichsgerichts bemerkenswerth:

„Nach dem allgemeinen Sprachgebrauch sind „Leute" eines Gewerbtreibenden diejenigen Personen, welche innerhalb des Gewerbebetriebes desselben zur Vornahme gewisser Arbeiten angenommen, angestellt sind. Leute der Eisenbahnverwaltung sind also diejenigen Personen, welche innerhalb des auf Transport von Personen und Gütern gerichteten Gewerbebetriebs der Eisenbahn angestellt sind. Der Gewerbebetrieb ist hier im weitesten Umfang zu nehmen und namentlich nicht auf die unmittelbar auf den Transport gerichteten Handlungen zu beschränken. Zu den Leuten der Eisenbahnverwaltung, von welchen das H.-G.-B. insbesondere auch in Art. 427 Abs. 2 spricht, gehören also nicht nur Güterschaffner, Gepäckmeister, Lokomotivführer u. s. w., sondern auch die Wagenputzer, Lampenwärter, Portiers, Bahnwärter u. s. w. Ob dieselben mit dem konkreten Transport beauftragt oder bei demselben unmittelbar beschäftigt sind, ist gleichgültig. Bei vielen der den einzelnen Bediensteten zugewiesenen Geschäftskreisen ist eine Beziehung auf einen bestimmten einzelnen Transport sogar begrifflich ausgeschlossen. Wenn ein Wagenputzer, Lampenwärter, Personenzugschaffner während seiner Beschäftigung auf dem Bahnhofe oder im Güterschuppen ein Kollo beschädigt oder bei Seite bringt, so ist diese Handlung unzweifelhaft unter den Begriff der böslichen Handlungsweise der Leute der Eisenbahn im Sinne des Art. 427 Abs. 2 H.-G.-B. zu subsumiren. Die entgegengesetzte Auffassung würde mit dem Wortlaut der Bestimmung, in

welcher eine Unterscheidung sich nicht findet, und mit deren ratio im Widerspruch stehen. Dem Art. 427 Abs. 2 liegt nämlich der Gedanke zu Grunde, daß, wie es gegen die guten Sitten verstößt, die Haftung für die durch eigene bösliche Handlungsweise herbeigeführte Schädigung vertragsmäßig auszuschließen, das Gleiche auch für die Schädigung durch Handlung solcher Personen gelten müsse, deren der Unternehmer sich als seiner regelmäßigen und nothwendigen Organe zur Ausführung seiner Unternehmungen bedienen muß, deren Thätigkeit er aber auch direkt und indirekt leitet und überwacht, die also gleichsam eine Erweiterung seiner Persönlichkeit bilden, nicht ihm als besondere, nur kontraktlich verpflichtete Personen gegenüber stehen. Gerade diese Auffassung aber führt wieder dazu, daß als bösliche Handlungsweise der Leute der Eisenbahnverwaltung nach Art. 427 Abs. 2 nicht jede von einer Person, die im Gewerbebetriebe der Eisenbahn angestellt ist, ausgehende bösliche Handlungsweise verstanden werden kann, gleichgültig, unter welchen Umständen dieselbe vorgenommen wird, sondern daß eine gewisse Beziehung zur Anstellung vorhanden sein muß. Eine gewisse Beziehung, d. h. es ist nicht etwa das Erforderniß aufzustellen, daß die bösliche Handlungsweise bei Gelegenheit einer Thätigkeit, mit welcher der Angestellte besonders beauftragt oder zu welcher er allgemein durch seine Anstellung berufen ist, vorgenommen sei. Es ist nicht anzunehmen, daß, wenn der Angestellte außerhalb der Dienstzeit oder an einem Orte, an welchen er durch seinen Dienst nicht gerufen, welchen zu betreten ihm vielleicht sogar untersagt ist, frevelhaft handelt, die Handlung schon darum nicht unter die gesetzliche Bestimmung falle. Es genügt vielmehr, damit die Handlung unter das Gesetz falle, daß durch die Anstellung im Gewerbsbetriebe der Bahn und die in Folge davon eingetretenen Umstände der betreffenden Person thatsächlich Veranlassung zur Vornahme der Handlung gegeben worden oder daß die Handlung dadurch erleichtert, begünstigt worden ist. Nur wenn eine solche Beziehung gar nicht vorliegt, fällt die Handlung nicht unter die gesetzliche Bestimmung. Man wird hiernach zu der Annahme, daß eine Beziehung zwischen der Anstellung und der frevelhaften Handlung vorhanden sei, wohl sonst immer gelangen, wenn keine dawider sprechenden Umstände vorliegen. Darum läßt sich aber doch noch keine eigentliche Präsumtion nach dieser Richtung aufstellen. Es ist Sache des erkennenden Richters nach Prüfung aller Umstände sich darüber schlüssig zu machen, ob eine Beziehung der angegebenen Art anzunehmen sei. Die Erklärung darüber fällt in das Gebiet der thatsächlichen Feststellungen.“

Erkannt vom I. Civ.-Sen. des Deutsch. Reichsger. unterm 30. September 1882. [illegible] Zeitg. Bd. 7 S. 577 ff.

288) **§ 68 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Im Anschluß an Art. 427 H.-G.-B. ist im Eisenbahn-Betriebs-Reglement der Umfang der Ersatzpflicht der Eisenbahnen sowohl für Verlust und Beschädigung des Guts, wie für Versäumung der Lieferzeit geregelt. Die bezüglichen Bestimmungen sind jedoch nicht an einer Stelle zusammengefaßt, sondern nach den 4 Hauptkategorien der Eisenbahntransportgüter — Frachtgut, Reisegepäck, Fahrzeuge, Thiere — bei den entsprechenden reglementarischen Vorschriften einer jeden Kategorie getrennt aufgenommen.

Hiernach finden sich die Bestimmungen über den Umfang der Ersatzpflicht:

A. für Verlust oder Beschädigung (Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1)

1. von Frachtgut im § 68 Betr.-Regl.,
2. von Reisegepäck im § 29 Alin. 1 a und b,
3. von Fahrzeugen im § 38 Alin. 2, 3, 5, 6 Betr.-Regl.,
4. von Thieren im § 44 Alin. 3, 4. 5;

B. für Versäumung der Lieferzeit (Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2)
1. von Frachtgut im § 70 Betr.-Regl.,
2. von Reisegepäck im § 31 Betr.-Regl.,
3. von Fahrzeugen im § 39 Alin. 3 und 4 Betr.-Regl.,
4. von Thieren im § 45 Alin. 2 S. 2 und Alin. 3.

Diese Bestimmungen sollen hier im Zusammenhange mit Art. 427 vereint zur Erörterung gebracht werden.

Was nun zunächst die reglementarischen Vorschriften über den Umfang der Ersatzpflicht für Verlust oder Beschädigung anlangt, so enthält § 68 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements für Frachtgut im Allgemeinen die Ausbedingung derjenigen Beschränkungen des Umfangs der gesetzlichen Ersatzpflicht (Art. 396 H.-G.-B.), welche nach Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist.

Alinea 1 des § 68 macht für Frachtgut im Allgemeinen den durch Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch Alin. 1 des § 68 wird — dem Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen der „vorstehenden Paragraphen“ (i. e. §§ 62—67 Regl.) zur Last fallende Entschädigung in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen ist:

1. Im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes wird der Schadensberechnung Art. 396 H.-G.-B. zu Grunde gelegt.
2. Zum Zwecke dieser Berechnung wird jedoch ein Normalsatz festgesetzt, sofern nicht ein höherer Werth ausdrücklich und in bestimmter Form deklarirt ist.
3. Im Falle einer höheren Werthdeklaration, für welche ein besonderer Frachtzuschlag zu entrichten ist, bildet die deklarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung.
4. Bei Beschädigung findet eine entsprechende verhältnißmäßige Vergütigung statt.

Indem zur Erläuterung dieser Vorschriften im Allgemeinen auf die Erörterungen des Art. 427 Alin. 1 Anm. 285 S. 376—389 Bezug genommen wird, ist im Einzelnen noch Folgendes hinzuzufügen:

In Nr. 1 sind — in abgekürzter Form — die in Art. 396 Alin. 1—4 H.-G.-B. ausgesprochenen Grundsätze wiedergegeben. Darnach ist also auch im Eisenbahnverkehr, wie im gewöhnlichen Frachtverkehre, im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes der Berechnung des Schadens prinzipiell der gemeine Handelswerth und, in Ermangelung eines solchen, der gemeine Werth des Gutes zu Grunde zu legen. Unter „gänzlichem Verlust“ ist hierbei der Totalverlust, unter „theilweisem Verluste“ die Beschädigung im Sinne der Art. 395 H.-G.-B. (vgl. Bd. I. Anm. 39, 48) zu verstehen. Im Uebrigen ist lediglich auf die Erörterungen zum Art. 396 Bd. I. Anm. 47—53 S. 277—307 Bezug zu nehmen.

Vgl. hierzu noch über den Begriff „Verlust“ im Sinne des § 68 Betr.-Regl.: Kubarth D. E.-Z. 1881 S. 1284, Ruckdeschel S. 175, Wehrmann S. 85 ff.

Nach Nr. 2 wird jedoch zum Zwecke der Entschädigungsberechnung der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth nicht höher als 60 Mark (s. Deutschland) oder 30 Gld. Silber (s. Oesterr.-Ungarn) pro 50 Kilogramm Brutto angenommen. Dieser Betrag bildet sonach den reglementsmäßigen Normalsatz und als solcher die Maximalgrenze, innerhalb deren der Beschädigte seinen Schaden unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Art. 396 nachzuweisen hat. In Betreff dieses Normalsatzes gilt alles oben Art. 427 Anm. 285 S. 387 f. über den Normalsatz bei Verlust oder Beschädigung Bemerkte. Die Fassung:

„. . . Der gemeine Handelswerth 2c. wird nicht höher als 60 Mark . . . pro 50 Kilogramm Brutto angenommen,"

könnte übrigens leicht zu dem Schlusse führen, daß dieser Betrag an Stelle bezw. als Aequivalent des gemeinen Handelswerths im Falle des Verlustes 2c. schlechthin und unbedingt gefordert werden dürfe; also nicht den Charakter eines Maximalsatzes habe. Dieser Schluß würde jedoch nicht zutreffend sein. Wie der Zusammenhang mit Nr. 1 und Nr. 3 ergiebt, stellt der bezeichnete Betrag nur die Maximalgrenze dar und befreit den Ersatzberechtigten keineswegs von der ihm nach Nr. 1 obliegenden Beweislast.

Vgl. im Uebrigen: oben Anm. 285 S. 377, 378, Thöl III. § 106 S. 214, Ruckdeschel S. 224—226, Wehrmann S. 136—138.

Wie der Schlußpassus der Nr. 2:

„insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben deklarirt ist"

erkennen läßt, hat der Normalsatz nur subsidiäre Bedeutung, d. h. er gilt nur dann als bedungen, wenn eine spezielle Werthdeklaration im Frachtbriefe nicht enthalten ist. Diese Fassung steht im Einklange mit Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1, wonach auch nur „in Ermanglung" einer Werthangabe der Normalsatz eintreten soll. Im letzterem Falle greift aber der Normalsatz ohne jede besondere Abrede lediglich auf Grund der allgemeinen, im Frachtbriefe enthaltenen Bezugnahme auf das Reglement Platz. Der mit „insofern" beginnende Satz enthält zugleich die nähere Bestimmung über die Form der Werthdeklaration, von welcher erst in der folgenden Nr. 3 ausführlich die Rede ist. Diese Form wird daher zweckmäßiger erst bei der Erörterung der Nr. 3 berührt.

Nr. 3 spricht zunächst im ersten Satze den Grundsatz aus, daß im Falle einer höheren Werthdeklaration die deklarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung bildet. Es kann hierbei auf die Ausführungen zum Art. 427 über die Werthdeklaration im Allgemeinen Bezug genommen werden (s. Anm. 285 S. 380 f.). Indeß macht Thöl III. § 106 S. 215 mit Recht auf einen nicht unwesentlichen Unterschied in der Fassung der vorliegenden Nr. 3 und des Art. 427 Ziff. 1 aufmerksam: „die deklarirte Summe, bemerkt er, bilde den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. Wenn dies wörtlich zu verstehen sei, so werde also der Betrag, welcher der gesetzliche sei, welcher sich nämlich ergebe, wenn der Berechnung des Schadens der nachgewiesene wirkliche Werth des Guts zu Grunde gelegt werde, welcher also die nach dem Gesetze zu gewährende Entschädigung bilde, reduzirt auf die deklarirte Summe. Der Befreiungsvertrag sei dann nicht soweit benutzt worden, als es gestattet sei. Denn nach dem Gesetz dürfe der Befreiungsvertrag des Inhalts sein, daß die deklarirte Summe einen Maximalsatz nicht der zu leistenden Entschädigung, sondern des in Rechnung zu setzenden Werthes

bilde, wonach also der nun ausgerechnete Betrag, welcher zu zahlen sei, ein geringerer sein könne, als die deklarirte Summe. Nun seien die Worte wörtlich zu verstehen, denn sie könnten gar nicht anders verstanden werden, seien gar nicht zweideutig. Bedeutend werde dies jedoch nur für den Fall, daß die deklarirte Summe geringer sei, als der Betrag des wirklichen Werths, gar nicht für den Fall, daß sie demselben gleich oder daß sie größer sei“ (vgl. das von Thöl a. a. O. Anm. 4 angeführte Beispiel).

Thöl (a. a. O. S. 214, 215) hält ferner die im Reglement vorgeschlagene Form der Werthdeklaration, welche in dem Schlußpassus der Nr. 2:

„insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben deklarirt ist“

für ungültig, weil Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 die bloße „Angabe“ im Frachtbriefe für genügend erkläre, mithin jede formale Erschwerung dieser Angabe eine Ueberschreitung der den Eisenbahnen durch Art. 427 eingeräumten Befugniß sei. Es ist jedoch oben Anm. 285 S. 380 bereits des Näheren motivirt worden, weshalb dieser Auffassung nicht beigepflichtet und in der fraglichen Formvorschrift eine Ungültigkeit nicht erblickt werden kann.

Nr. 3 normirt sodann im zweiten Satze den Frachtzuschlag, welchen der Versender für die Zulassung einer höheren, d. i. den Normalsatz übersteigenden Werthdeklaration zu entrichten hat. Derselbe Zuschlag darf $^1/_{10}$ pro Mille der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark (Oesterreich-Ungarn 5 Kr.) und unter Abrundung des zu erhebenden Betrages auf 0,10 Mark (Oesterreich-Ungarn ganze Kr.) nicht übersteigen. Dieser Zuschlag hat die Natur einer Versicherungsprämie (s. S. 377). Es ist für die ganze deklarirte Summe, nicht blos für den den Normalsatz übersteigenden Betrag zu entrichten. Ferner ist, wie die Fassung zeigt, nur ein Maximalsatz für denselben aufgestellt, welchen die Eisenbahnen nicht überschreiten dürfen. Wohl aber ist es ihnen gestattet, den Zuschlag niedriger zu normiren, jedoch nicht unter einen Minimalbetrag von 0,10 Mark bezw. 5 Kreuzer. Der Zuschlag ist innerhalb jeder einzelnen Bahn bezw. jedes einzelnen Verbandes für je angefangene 150 Kilometer zu entrichten, es findet also beim Transport über mehrere Bahnen bezw. Verbände ein bezügliches Zusammenrechnen der Kilometerzahl nicht statt.

Nr. 4 giebt sodann dem an sich selbstverständlichen Satze Ausdruck, daß bei Beschädigung von Gütern die Vergütigung nach gleichen Regeln, wie bei Verlust, d. h. nach demselben Verhältnisse zu bemessen sei. „Die entstandene Werthverminderung soll nach Verhältniß der gemäß der Bestimmung ad 1 zu ermittelnden Werthes zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatze vergütet werden.

Vgl. Anm. 285 S. 385, 388 (und Bd. I. Anm. 54 S. 305).

Alinea 2 des § 68 wiederholt wörtlich den im Alin. 2 des Art. 427 und Alin. 5 des Art. 396 H.-G.-B. ausgesprochenen Grundsatz, daß im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Guts nicht geltend gemacht werden kann.

Vgl. hierüber Anm. 287 S. 396, ferner: Ruckdeschel S. 228, Wehrmann S. 139.

289) § 29 Alinea 1a. und b. Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 29 Alinea 1a. und b. des Eisenbahn-Betriebsreglements enthält für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck in Form einer reglementarischen Vorschrift die Ausbedingung derjenigen Beschränkungen des Umfangs der gesetzlichen Ersatzpflicht, welche nach Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist.

§ 29 Alin. 1a. und b. macht mithin für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck den durch Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 29 Alin. 1a. und b. wird — dem Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß die Eisenbahn von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke haftet, und zwar im Allgemeinen nach den in Abschnitten III. (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) Ist vom Reisenden ein höherer Werth nicht deklarirt, so wird für den wirklich erlittenen Schaden ein Normalsatz von 12 Mark für jedes Kilogramm vergütet.

b) Ist ein höherer Werth deklarirt, so wird mit der Gepäckfracht zugleich ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede wenn auch nur angefangenen 150 Kilometer, die das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, im Minimum 0,20 Mark (Oesterreich-Ungarn 10 Kr.) beträgt und 2 pro Mille der ganzen deklarirten Summe nicht übersteigen darf. Die Werthdeklaration hat nur da eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckschein eingeschrieben ist.

Bis auf die abweichende Höhe des Normalsatzes und des Frachtzuschlages für die Werthdeklaration gelten im Allgemeinen die für die Schadensberechnung, den Normalsatz und die Werthdeklaration in Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 H.-G.-B. und § 68 Betr.-Regl. aufgestellten Grundsätze, zumal § 29 im Eingange ausdrücklich auf die Anwendung der im Abschn. III. Betr.-Regl. (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden verweist.

Ad a. ist zwar — im Wortlaute von § 68 abweichend — von einer Vergütung des „wirklich erlittenen Schadens" die Rede.

Vgl. Erk. der Justizkanzlei zu Güstrow vom 16. September 1867, Goldschmidt, Zeitschrift f. d. ges. H.-R. Bd. 19 S. 620, D. E.-Z. 1868 S. 577.

Es kann aber keinem gegründeten Zweifel unterliegen, daß damit lediglich die Entschädigung unter Zugrundelegung des gemeinen Handelswerths bezw. gemeinen Werths (Art. 396, 427 Ziff. 1 H.-G.-B., § 68 Nr. 1 Regl.) gemeint ist. Nur insoweit weicht § 29 hiervon ab, als im Falle der Beschädigung nach Art. 396 Alin. 3 der Unterschied zwischen dem Verkaufswerthe des Guts in beschädigtem Zustande und dem gemeinen Handelswerth am Ort und zur Zeit der Ablieferung zu ersetzen ist, während nach § 29 der Werth lediglich nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des blos beschädigten Gepäckstücks berechnet werden soll. Diese Bestimmung enthält eine gesetzlich nicht zulässige Abweichung von Art. 396 bezw. Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 H.-G.-B.

Ad b. bildet die als Werth deklarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung, wie in Rücksicht auf § 68 Nr. 3 — abweichend von Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 — angenommen werden muß (s. oben Anm. 288 S. 404). Was die Normirung des Frachtzuschlags anlangt, so weicht dieselbe, abgesehen von der Verschiedenheit der Beträge, auch darin von § 68 Nr. 3 ab, daß dort der Zuschlag für jede auch nur angefangenen 150 Kilometer innerhalb der einzelnen Bahn resp. des einzelnen Verbandes zu erheben ist, während hier die ganze Transportstrecke ungetheilt zur Berechnung kommt.

Für die Werthdeklaration bei Reisegepäck schreibt § 29 Alin. 1b. Satz 2 zur Gültigkeit eine besondere Form vor. Sie hat darnach nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckschein eingeschrieben ist. Somit ist sowohl die Angabe Seitens des Absenders als irgend einer anderen Expedition ꝛc., als derjenigen der Abgangsstation, ungültig. Thöl III. § 107 S. 218, 219 und handelsrechtliche Erörterungen S. 21 (vgl. auch Epstein S. 20) hält diese reglementarische Vorschrift für ungültig, weil Art. 427 für die Werthangabe eine besondere Form nicht verlange, mithin mehr zur Beseitigung des Normalsatze erfordert werde, als gesetzlich und kraft absoluten Rechtssatzes genügend sei. Es könne daher auch einer anderen Form der Werthangabe im Gepäckschein die Gültigkeit nicht abgesprochen werden. Indeß kann aus den bereits oben bei Art. 427 Anm. 285 S. 380 entwickelten Gründen dieser Auffassung nicht beigetreten werden. (Vgl. Goldschmidt Zeitschr. für das ges. H.-R. Bd. 26 S. 612, 613, Bd. 28 S. 455.) Unter „Expedition“ ist hierbei nicht eine einzelne bestimmte Person, sondern es sind die in der Expedition beschäftigten Leute zu verstehen. Die Formvorschrift soll die Eisenbahn dagegen schützen, daß sie Vermerke auf dem Gepäckschein, die vom Absender selbst oder dritten, fremden Personen hineingeschrieben sind, gegen sich gelten lassen müsse.

Bei böslicher Handlungsweise kann, wenngleich dies hier nicht besonders ausgedrückt ist, die Beschränkung auf den Normalsatz oder den deklarirten Werth nicht geltend gemacht werden, ist vielmehr Ersatz des vollen Schadens zu leisten.

Vgl. § 68 Alin. 2 Betr.-Regl. Art. 396 Alin. 5, Art. 427 Alin. 2 H.-G.-B., s. oben Bd. I. Anm. 54, Bd. III. Anm. 287 S. 396.

290) **§ 38 Alin. 2, 3, 5, 6 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 38 Alin. 2, 3, 5 und 6 des Eisenbahn-Betriebsreglements enthält für Verlust oder Beschädigung von Fahrzeugen (einschließlich Equipagen) in Form einer reglementarischen Vorschrift die Ausbedingung derjenigen Beschränkungen des Umfangs der gesetzlichen Ersatzpflicht, welche nach Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist.

§ 38 Alin. 2, 3, 5 und 6 macht somit für Verlust oder Beschädigung von Fahrzeugen den durch Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 38 Alin. 2, 3, 5 und 6 wird — dem Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß, indem die Eisenbahn nach Alin. 1 des § 38 prinzipiell für die beförderten Equipagen (s. S. 268) nach den für den Güterverkehr geltenden Bedingungen und Abreden, soweit sie auf den Gegenstand anwendbar sind, haftet:

1. der der Schadensberechnung nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen (sc. Art. 396) zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber deklarirten Werth nicht übersteigen soll (Alin. 2);
2. eine solche Werthangabe nur für die Equipage oder für das Fahrzeug selbst, nicht für die darin befindlichen Gegenstände (§ 37) zuläßig ist (Alin. 3);
3. im Falle der Werthangabe der im Tarif angegebene Transportpreis der Equipage oder des Fahrzeugs um einen bestimmten Satz erhöht wird, welcher 1 pro Mille der für jedes Fahrzeug deklarirten ganzen Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark (Oesterr.-Ungarn 5 Kr.) und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark (Oesterr.-Ungarn ganze Kreuzer) nicht übersteigen (Alin. 5);
4. in Ermangelung der Werthangabe der nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ermittelnde und zu ersetzende Werth jedes Fahrzeuges, einschließlich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 900 Mark (Oesterr.-Ungarn 450 Gulden) übersteigen soll (Alin. 5);
5. die Angabe eines höheren Werthes als 900 Mark (bezw. 450 Gulden) für eine unter Begleitung versendete Equipage nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung hat, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist, die Angabe eines höheren Werthes aber der ohne Begleitung versendeten Equipagen nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften (Alin. 6).

Nach diesen Vorschriften sind den Ersatzansprüchen für Verlust oder Beschädigung von Fahrzeugen (einschließlich Equipagen) „die geltenden gesetzlichen Bestimmungen“, d. h. gemäß Art. 396 der gemeine Handelswerth bezw. gemeine Werth, zu Grunde zu legen.

Für diese Schadensberechnung ist jedoch ein Normalsatz derartig bestimmt, daß der nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ermittelnde und zu ersetzende Werth jedes Fahrzeuges, einschließlich der darin befindlichen Gegenstände (s. über letztere unten S. 409) weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 900 Mark (450 Gulden) übersteigen soll. Thöl (III. § 109 S. 221) bemängelt hier den Ausdruck „zu ermittelnde und zu ersetzende Werth“ und giebt zu erwägen, ob darunter nicht hätte der „zu Grunde zu legende“ Werth verstanden werden sollen. Indeß, wenngleich letzteres der Tendenz des Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 mehr entspräche, so läßt der Wortlaut ebenso wie im § 68 Nr. 3 („der zu gewährenden Entschädigung“ s. S. 404) doch keinen Zweifel, daß der Normalsatz das Maximum der wirklich zu ersetzenden, nicht des dem Ersatze zu Grunde zu legenden Werthes bilden soll. Das Bedenken Thöl's, daß nach der Fassung nicht nur der Ersatz für Verlust, sondern auch für Beschädigung bis zu diesem Maximum sich steigern könne, erscheint nicht so schwerwiegend, da, insbesondere bei zusammengesetzten Sachen (wie Fahrzeugen ꝛc.) Beschuldigungen eintreten können, welche den unbeschädigten Theil werthlos machen, also einem Verluste faktisch gleichzuachten sind.

Es kann aber auch eine besondere Werthangabe stattfinden. Ist diese gewählt, so gilt — übereinstimmend mit Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 — als bedungen,

daß der der Schadensberechnung nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber deklarirten Werth nicht übersteigen soll.

Die Werthangabe ist zunächst insofern beschränkt, als sie nur für die Equipage oder für das Fahrzeug selbst, nicht für diejenigen Gegenstände (sc. Reisegepäck) zulässig ist, welche gemäß § 37 Regl. (s. Anm. 270) in den Equipagen und Fahrzeugen belassen werden dürfen.

Sodann ist im Falle der Werthangabe ein Frachtzuschlag zu entrichten, der sich — abgesehen von der Verschiedenheit der Beträge — von dem in § 68 Nr. 3 für gewöhnliche Frachtgüter normirten Frachtzuschlag dadurch unterscheidet, daß er nicht für je angefangene 150 Kilometer einer jeden einzelnen Bahn bezw. jedes einzelnen Verbandes, sondern der ganzen Transportstrecke berechnet wird. Im Uebrigen ist er den im § 68 Nr. 3 und § 29 Alin. 1b. bezeichneten Frachtzuschlägen insofern analog, als er sich als Maximalsatz darstellt, der nicht überschritten, wohl aber — bis auf ein festgesetztes Minimum — unterboten werden darf.

Was ferner die Form der Werthdeklaration anlangt, so unterscheidet § 38 Alin. 6 Equipagen mit und ohne Begleitung. Für erstere soll die Deklaration nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung haben, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist, für letztere ist die Form der Werthdeklaration bei Frachtgütern (§ 68 Nr. 2): Vermerk auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben maßgebend. Dieser Unterschied wird bedingt durch die verschiedenartige Expeditionsweise, welche bei begleiteten Equipagen auf Transportschein, bei nichtbegleiteten auf Frachtbrief erfolgt. Thöl (III. § 109 S. 222) verwirft beide Formvorschriften als ungültig — eine Annahme, welche aus den mehrfach erwähnten Gründen (Anm. 285 S. 380 und Anm. 289 S. 407) nicht als zutreffend bezeichnet werden kann —, Kühlwetter (S. 44 Nr. 6) monirt mit Recht, daß hier nur von Equipagen, nicht auch von Fahrzeugen die Rede sei. In der That muß dies in Rücksicht auf die vorangehenden Bestimmungen wohl als eine nicht beabsichtigte Omission bezeichnet werden, die der Remedur bedarf.

Es entsteht endlich noch die Frage, ob der Normalsatz, wie dies in Alin. 5 geschehen, sich ungetheilt auf das Fahrzeug und die darin befindlichen Gegenstände beziehen darf? Thöl a. a. O. S. 222, 223 verneint diese Frage, weil durch Alin. 3 eine Werthangabe für die darin befindlichen Gegenstände verboten sei und der Normalsatz nach Art. 427 H.-G.-B. nur statthabe, wenn eine zulässige Werthangabe nicht erfolgt sei. Für die qu. Gegenstände trete daher der gesetzliche Schadensersatz ein und die Bestimmung des Reglements, daß der das Fahrzeug betreffende Normalsatz auch zugleich die in demselben befindlichen Gegenstände begreife, sei ungültig. Diese Annahme ist nach der Tendenz des Art. 427 H.-G.-B. richtig, da es hiernach der Eisenbahn keineswegs freisteht, ob sie Deklaration oder Normalsatz zulassen will. Vielmehr darf sie einen Normalsatz nur „in Ermanglung einer Werthangabe“ — zu welcher der Absender zu verstatten ist — ausbedingen. Verbietet sie also die Werthangabe, so ist auch die Bestimmung eines Normalsatzes unstatthaft und es muß der Schadensersatz nach Art. 396 geregelt werden.

Bei böslicher Handlungsweise kann — wenngleich dies hier nicht besonders

ausgedrückt ist — unter Wegfall jeder Einschränkung Ersatz des vollen Schadens gefordert werden.

Vgl. § 68 Alin. 2 Betr.-Regl. Art. 396 Alin. 5, Art. 427 Alin. 2 H.-G.-B., s. oben Anm. 287 S. 396.

291) § 44 Alinea 3, 4 u. 5 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 44 Alinea 3, 4 u. 5 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements enthält für Verlust oder Beschädigung von Thieren in Form einer reglementarischen Vorschrift die Ausbedingung derjenigen Beschränkungen des Umfangs der gesetzlichen Haftpflicht, welche nach Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist.

§ 44 Alin. 3, 4 u. 5 macht hiernach für Verlust oder Beschädigung von Thieren den durch Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 44 Alin. 3, 4 u. 5 wird — dem Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß, im Falle der Ersatzpflichtigkeit, unter Zugrundelegung der allgemein für den Güterverkehr in Abschnitt III. enthaltenen Vertragsbedingungen:

1. der vom Aufgeber deklarirte Werth und in Ermanglung einer Werthangabe die in Alin. 3 für die einzelnen Thiergattungen speziell bezeichneten Beträge die Maximalentschädigungssätze bilden (Alin. 3);
2. im Falle der Werthangabe neben dem tarifmäßigen Transportpreise ein Zuschlag zu bezahlen ist, welcher 1 pro Mille der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark nicht übersteigen darf (Alin. 4);
3. die Angabe eines höheren Werthes nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung hat, wenn sie entweder (nämlich bei Beförderung auf Frachtbrief) auf der Adreßseite des Frachtbriefs an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist (Alin. 5).

Der Schadensberechnung ist somit gemäß § 68 Nr. 1 (sc. Art. 396) der gemeine Handelswerth bezw. der gemeine Werth des Thieres zu Grunde zu legen.

Als Maximum des zu Grunde zu legenden Werthes sind aber die in Alin. 3 des § 44 für die einzelnen Thiergattungen aufgeführten Normalsätze bestimmt, insofern nicht eine höhere Werthangabe gewählt ist.

Ist eine höhere Werthangabe gewählt, so bildet diese den „Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung", nicht des zu Grunde zu legenden Werthes, wie in Rücksicht auf § 68 Nr. 3 — abweichend von Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 — angenommen werden muß.

Im Falle einer solchen Werthangabe ist ferner ein Frachtzuschlag zu entrichten, der in seiner Höhe und seinen Modalitäten vollständig mit dem für die Werthdeklaration eines Fahrzeugs normirten Frachtzuschlag (§ 38 Alin. 5 s. oben S. 409) übereinstimmt.

Endlich ist auch für diese Werthdeklaration, um von rechtsverbindlicher Wirkung zu sein, eine bestimmte Form vorgeschrieben, und zwar verschieden, je nachdem die Beförderung des Thieres mittelst Frachtbriefes oder Transportscheines erfolgt. Ersterenfalls muß die Deklaration auf der Adreßseite des Frachtbriefes an

der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen, letzterenfalls auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt sein. Gegen die von Thöl III. § 108 S. 220 behauptete Ungültigkeit dieser Formvorschrift sprechen die bereits oben Anm. 285 S. 380 und Anm. 289 S. 407 geltend gemachten Gründe.

Im Falle böslicher Handlungsweise fällt die Beschränkung auf den Normalsatz oder den deklarirten Werth fort und tritt Anspruch auf Ersatz des vollen Schadens ein.

Vgl. § 68 Alin. 2 Betr. Regl. Art. 396 Alin. 5, Art. 427 Alin. 2 H.-G.-B., s. oben Bd. I. Anm. 54 S. 307, Bd. III. Anm. 287 S. 396.

292) **§ 70 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

Wie in den §§ 68, 29, 38 u. 44 des Regl. im Anschluß am Art. 427 Alin. 1 Ziff. 1 H.-G.-B. der Umfang der Ersatzpflicht der Eisenbahnen für Verlust und Beschädigung von Frachtgut, Reisegepäck, Fahrzeugen und Thieren normirt ist, so hat in den §§ 70, 31, 39 u. 45 des Regl. im Anschluß an Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 H.-G.-B. der Umfang der Ersatzpflicht der Eisenbahnen für Versäumung der Lieferzeit in gleicher Weise seine Regelung gefunden.

§ 70 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements enthält zunächst für Frachtgut im Allgemeinen betreffs Versäumung der Lieferzeit die Ausbedingung derjenigen Beschränkungen des Umfangs der gesetzlichen Ersatzpflicht (Art. 397 H.-G.-B.), welche nach Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist.

§ 70 macht für Frachtgut im Allgemeinen den durch Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 70 wird — dem Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß eine der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit zur Last fallende Entschädigung (Art. 397 H.-G.-B. § 69 Alin. 1 Betr.-Regl.) in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen ist:

I. Zum Zwecke der Schadensberechnung (Art. 397 H.-G.-B. § 69 Alin. 1 Betr.-Regl.: Ersatz des vollen Schadens, welchen der Berechtigte nachzuweisen hat) sind zwei Kategorien von Normalsätzen festgesetzt, welche — in Ermanglung einer Deklaration (s. II.) — den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung bilden. Von diesen Kategorien können

a) die Beträge der einen ($^1/_4$, $^1/_3$, $^1/_2$ der Fracht: abgestuft nach Maßgabe der Versäumniß und der Güter), abweichend vom dem Prinzipe des Schadensnachweises, schlechthin und ohne Schadensnachweis gefordert werden (Alin. 1);

b) die Beträge der anderen ($^1/_2$ u. $^1/_1$ der Fracht: abgestuft nach Maßgabe der Versäumniß) nur mit Schadensnachweis gefordert werden (Alin. 2, 3).

II. Im Falle einer Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung bildet die deklarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung, für welche alsdann stets der Schadensnachweis zu führen ist (Alin. 2, 3).

III. Für die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung ist Be-

hufs ihrer Gültigkeit eine bestimmte Form anzuwenden und darf ein Frachtzuschlag erhoben werden (Alin. 5, 6).

IV. Bei böslicher Handlungsweise fällt die Beschränkung auf den Normalsatz und die Interessedeklaration fort.

Indem zur Erläuterung dieser Vorschriften im Allgemeinen auf die Erörterungen des Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 Bezug genommen wird (s. Anm. 285 S. 389 f.), ist im Einzelnen noch Folgendes hinzuzufügen:

Die Schadensberechnung für Versäumung der Lieferzeit erfolgt prinzipiell nach den Grundsätzen des Art. 397 H.-G.-B. bezw. § 69 Alin. 1 Betr.-Regl. Danach hat die Eisenbahn den vollen Schaden zu ersetzen, welcher durch Versäumung der Lieferzeit entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können. Der Ersatzberechtigte seinerseits hat die Höhe des entstandenen Schadens nachzuweisen.

Vgl. Art. 397 H.-G.-B. und § 69 Alin. 1 Betr.-Regl. Bd. I. Anm. 55—58 S. 328 f.

Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung sind jedoch in Gemäßheit des Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 Normalsätze eingeführt und Deklarationen des Verzögerungsinteresses zugelassen, welche 1. die Maximalgrenze der zu gewährenden Entschädigung bilden sollen, und 2. innerhalb deren der Ersatzberechtigte prinzipiell seinen Schaden unter Zugrundelegung der Bestimmungen des Art. 397 H.-G.-B. nachzuweisen hat.

Vgl. hierüber Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 oben Anm. 286 S. 392.

Von der Regel ad 2 jedoch, daß der Ersatzberechtigte innerhalb der Maximalgrenze seinen Schaden nachzuweisen hat, ist aus Zweckmäßigkeitsgründen zu Gunsten des Publikums insofern im § 70 Regl. abgewichen, als betreffs des Normalsatzes unter gewissen Voraussetzungen und bis zu einer gewissen Höhe von dem Schadensnachweis Abstand genommen ist und ohne diesen Nachweis schlechthin und unbedingt der reglementsmäßige Normalsatz als Schadensersatz vereinbart ist, gefordert werden darf. Wenngleich Art. 427 seiner Fassung und Tendenz nach davon ausgeht, daß Normalsatz und Deklaration nur die Maximalgrenze bilden sollen, innerhalb deren der Schaden nachzuweisen ist, so ist hierdurch, wie oben S. 395 bereits bemerkt, nicht ausgeschlossen, beide schlechthin und ohne Beweis als Ersatzquantum zu fixiren. Dieser Abweichung von den Regeln der Beweislast liegt die Erwägung zu Grunde, daß die Schwierigkeiten für den Schadensnachweis bei Verspätung erheblich größer sind, als bei Verlust oder Beschädigung. Denn während in letzterem Falle im Wesentlichen nur thatsächliche Verhältnisse (Zustand des Gutes, Höhe der Marktpreise zc.) in Betracht kommen, handelt es sich bei ersterem meistentheils um die Feststellung individueller Nachtheile und Interessen (veränderte Nachfrage, Verlust der Kundschaft, Unverwendbarkeit der verspäteten Waare zc.), deren Werth und Größe der Natur der Sache nach weit schwieriger darzuthun ist. Aus diesen Gründen und weil ferner überhaupt in jeder verspäteten Ablieferung doch irgend ein, wenn auch noch so geringfügiger Nachtheil für den Empfänger zu liegen pflegt, ist § 70 von den allgemeinen Beweisregeln über den Schadensnachweis bei Verspätung insofern abgewichen, als für Schadensansprüche, welche gewisse im Verhältniß zur Dauer der Fristüberschreitung bis zur Hälfte der Fracht zunehmende Frachtantheile nicht übersteigen, kein Schadensnachweis erfordert wird. Für alle weitergehenden Schadensansprüche

aber ist der gesetzlichen Beweisregel gemäß der Schadensnachweis zu erbringen. Diesen Erwägungen entspricht die Fassung und Normirung des § 70 Betr.-Regl. Sie sieht — abgesehen von der Deklaration — zwei Kategorien von Normalsätzen vor, von welchen die eine ohne, die andere nur mit Schadensnachweis gefordert werden darf.

Alinea 1 trifft Bestimmung über die erste Kategorie von Normalsätzen, deren Betrag bei eingetretener Versäumniß, abweichend von der allgemeinen Beweisregel, ohne Schadensnachweis, d. h. schlechthin und unbedingt ohne Rücksicht darauf, ob überhaupt und in welcher Höhe ein Schaden wirklich entstanden ist, zu gewähren ist. Die Eisenbahn ist zur Leistung der Vergütung verpflichtet, „ohne den Nachweis zu verlangen, daß durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist“. Es sind drei Normalsätze bestimmt, welche — entsprechend dem in Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 enthaltenen Hinweise — in dem Verluste von Frachtantheilen bestehen, nämlich $^1/_4$, $^1/_3$ und $^1/_2$ der Fracht. Voraussetzung des darnach zu leistenden Schadensersatzes ist eine Verspätung. Jedoch wird hierbei unterschieden zwischen Frachtgütern und Eilgütern. Bei ersteren ist der Zeitraum der Verspätung, welche die Gewährung eines jener Frachtantheile als Schadensersatz zur Folge hat, stufenweise größer bemessen, als bei letzteren. Demgemäß wird vergütet:

a) bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als einen Tag beträgt, bis zu 3 Tagen $^1/_4$, bis zu 8 Tagen $^1/_3$, und wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, $^1/_2$ der Fracht;
b) bei Eilgütern: wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden beträgt, bis zu 24 Stunden $^1/_4$, bis zu 3 Tagen $^1/_3$, und wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, $^1/_2$ der Fracht.

In dieser Bestimmung ist ein Normalsatz für Verspätung, welche bei Frachtgütern weniger als einen Tag und bei Eilgütern weniger als 12 Stunden beträgt, nicht enthalten. Daraus ist jedoch nicht zu schließen, daß für derartige Verspätungen ein Normalsatz überhaupt fehle. Vielmehr gilt für dieselben in Rücksicht darauf, daß es nicht billig wäre, bei so geringfügigen Verspätungen einen Verlust an Fracht ohne jeden Schadensnachweis eintreten zu lassen, der in Alin. 3 sub 2 bestimmte Normalsatz, welcher einen Schadensnachweis voraussetzt.

Alinea 2 giebt nun gegenüber der im Alin. 1 aufgestellten Ausnahme, wonach unter den dort angegebenen thatsächlichen Voraussetzungen ein Schadensersatz bis zur Hälfte der Fracht ohne Schadensnachweis verlangt werden darf, für den Fall der Inanspruchnahme eines höheren Schadensersatzes lediglich der allgemeinen Beweisregel Ausdruck, daß alsdann dem Entschädigungsberechtigten obliegt, den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden nachzuweisen. Die besondere Hervorhebung dieser Regel würde sich erübrigt haben, wenn nicht Alin. 1 eine Ausnahmebestimmung enthielte. Der Nachweis hat jedoch nur „auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung“ stattzufinden; es ist in ihr Ermessen gestellt, gegebenenfalls davon abzusehen. Dadurch werde, wie Thöl S. 226 richtig bemerkt, angedeutet, daß die Eisenbahn den Beweis nicht leicht anders verlangen werde, als im Falle des Verdachtes, daß der deklarirte Betrag weder dem wirklichen, noch dem voraussichtlichen Schaden entspreche. Die Voraussicht, daß der Beweis vielleicht werde verlangt werden, trete aber der schlechten Spekulation auf den Erwerb deklarirter Beträge entgegen.

Alinea 3 stellt für den Fall dieses Schadensnachweises diejenigen Maximalsätze auf, welche der Entschädigungsberechtigte bei seiner Schadensberechnung als Grenze anzusehen bezw. innerhalb deren er den Schadensnachweis zu halten hat:

1. im Falle einer Deklaration des Interesse an der rechtzeitigen Lieferung die deklarirte Summe,
2. in Ermangelung einer solchen Deklaration als Normalsatz
   a) bei Versäumniß von nicht mehr als 24 Stunden den Betrag der halben Fracht,
   b) bei Versäumniß von mehr als 24 Stunden den Betrag der ganzen Fracht.

Die zweite Kategorie von Normalsätzen unterscheidet sich somit von der ersten (s. Alin. 1) dadurch, daß sie, der eigentlichen Tendenz des Art. 427 entsprechend, den Schadensnachweis bedingt, mithin ihr Betrag nicht schlechthin gefordert werden darf. Der Berechtigte hat, sobald er einen höheren Schadensersatz als den im Alin. 1 bezeichneten, beansprucht, seinen Schaden nach Art. 397 (d. i. den vollen Schaden) darzuthun und die Höhe des zu leistenden Ersatzes bestimmt sich durch die Höhe des nachgewiesenen Schadens, nur mit der Maßgabe, daß die oben bezeichneten Normalsätze die Maximalsätze der zu gewährenden Entschädigung bilden. Es gilt für diese Normalsätze alles oben bei Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 über den Normalsatz bei Verspätung Bemerkte (vgl. Anm. 286 S. 395). Hierbei ist nicht, wie in Alin. 1, ein Unterschied zwischen Fracht- und Eilgütern gemacht, und ist die Zahl der sich nach dem Umfange der Verspätung abstufenden Normalsätze auf zwei reduzirt, nämlich die halbe Fracht bei nicht mehr als 24stündiger, die ganze Fracht bei mehr als 24stündiger Versäumniß. Einer von diesen beiden Normalsätze trifft mithin stets zu. Erscheinen dem Absender diese Beträge als Maximalgrenze nicht ausreichend, so bleibt ihm der Weg der höheren Deklaration offen (Thöl III. § 112 S. 226).

Ist eine Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung gewählt, so bildet diese den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung (s. oben Anm. 286 S. 392) und es finden alsdann die oben Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 Anm. 286 S. 392—395 über die Deklaration des Verzugsinteresses erörterten Grundsätze Anwendung.

Durch die Schlußworte des Alin. 3: „insofern nicht die Versäumniß der Lieferzeit durch eine bösliche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist", ist auch hier, wie in § 68 Alin. 2, dem im Art. 427 Alin. 2 Art. 396 Alin. 5 ausgesprochenen Grundsatze Ausdruck gegeben, daß im Falle böslicher Handlungsweise jede Beschränkung des Umfangs des Schadensersatzes auf Normalsätze und deklarirte Summen fortfällt und der volle Schadensersatz eintritt (vgl. Anm. 287 S. 396 und Bd. I. Anm. 54 S. 307).

Alinea 4 schreibt für die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung eine bestimmte Form obligatorisch vor. Die Deklaration „muß behufs ihrer Gültigkeit auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dafür vorgesehenen Stelle (s. Bd. I. S. 79, 115) erfolgen und der desfallsige Betrag von dem Versender mit Buchstaben eingetragen werden". Diese Formvorschrift steht — wie oben Anm. 285 S. 380, Anm. 289 S. 407 begründet — mit Art. 427 nicht im Widerspruche. (A. M. Thöl III. § 112 S. 226.)

Alinea 5 und 6 erklären für den Fall der Deklaration die Eisenbahn für berechtigt, neben der tarifmäßigen Fracht einen Frachtzuschlag zu erheben (welcher die Natur einer Versicherungsprämie hat (s. oben S. 377). Bemerkenswerth ist, daß hier nur von einer Berechtigung der Eisenbahn zur Erhebung des Zuschlags die Rede ist, während überall sonst das Reglement schlechthin ausspricht, daß der Zuschlag erhoben wird oder zu erheben ist. Indeß ist dieser an sich unwesentliche Unterschied wohl mehr zufällig, als beabsichtigt. Die Höhe des Frachtzuschlags darf einen Maximalsatz nicht übersteigen (Alin. 5) und unter einen Minimalsatz nicht herabgehen (Alin. 6). Der Maximalsatz beträgt für je 10 Mark (5 Flr.) der deklarirten Summe — angefangene 10 Mark (5 Flr.) für voll gerechnet — für die ersten 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, 1 Pf. (1/2 Kr.), für die folgenden 225 Kilometer 1/2 Pf. (1/4 Kr.), für jede weiteren folgenden 375 Kilometer 1/2 Pf. (1/4 Kr.). Angefangene 150 resp. 225 und 375 Kilometer werden für voll gerechnet. Ueberschießende Pfennige (Kreuzer-Bruchtheile) sind auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) abzurunden. Der Minimalsatz (geringste Frachtzuschlag) beträgt 0,10 Mark (5 Kr.). Die Berechnung ist eine dem Frachtzuschlage für Werthdeklaration von Frachtgut (§ 68, s. Anm. 288 S. 405) analoge. Auch hier ist für die ganze deklarirte Summe, nicht blos für den den Normalsatz übersteigenden Betrag der Zuschlag zu entrichten und ebenso findet die Berechnung und Abrundung der Kilometerzahl bezw. der Bruchtheile von Pfennigen oder Kreuzern nur innerhalb einer einzelnen Bahn bezw. eines einzelnen Verbandes statt, mithin ist ein Zusammenrechnen der Kilometerzahl 2c. beim Transport über mehrere Bahnen bezw. Verbände nicht angängig.

293) **§ 31 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 31 des Eisenbahn-Betriebsreglements enthält für Versäumung der Lieferzeit von Reisegepäck in Form einer reglementarischen Vorschrift die Ausbedingung derjenigen Beschränkungen des Umfangs der gesetzlichen Ersatzpflicht, welche nach Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist.

§ 31 macht mithin für Reisegepäck den durch Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 31 wird — dem Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß ein der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit obliegender Schadensersatz sich nach folgenden Bestimmungen richtet:

I. Mangels einer Deklaration des Interesses an rechtzeitiger Lieferung wird der nachzuweisende Schaden (Art. 397: voller Schaden) nach einem Normalsatze von 0,20 Mark (10 Kr.) für jedes Kilogramm und jeden angefangenen Tag der Versäumniß vergütet.

Im Falle einer Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung, welche zu einer bestimmten Zeit (mindestens 1/2 Stunde vor Abgang des Zuges), in bestimmter Form (Vermerk im Gepäckschein durch die Gepäckexpedition) und gegen einen besonderen Frachtzuschlag (für jede angefangenen 150 Kilometer mindestens 1 Mark und höchstens 2 pro Mille der deklarirten Summe) zu erfolgen hat, bildet die deklarirte Summe das Maximum der zu gewährenden Entschädigung.

II. Die Eisenbahn ist von der Ersatzpflicht befreit, sofern sie beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Hiernach gelten im Allgemeinen die für die Schadensberechnung, den Normalsatz und die Deklaration in Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 aufgestellten Grundsätze.

Vgl. Anm. 286 S. 389.

1. Der Schaden wird in Gemäßheit des Art. 397 H.-G.-B. (s. Bd. I. Anm. 56 S. 334 ff.) voll berechnet und ist vom Berechtigten nachzuweisen. Die Eisenbahn kann sich jedoch von der Ersatzpflicht durch den Beweis der im Art. 397 zugelassene Einrede:

> daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können,

befreien (Bd. I. Anm. 57 S. 342 f.) — ein Satz, der nach Art. 397, 427 Alin. 1 Ziff. 2 selbstverständlich ist, hier aber unter Nr. 2 des § 31 besondere Aufnahme gefunden hat.

2. Ferner bildet der oben angegebene Normalsatz, wenn ein Verzugsinteresse nicht in der vorgeschriebenen Weise deklarirt ist, den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. Dies ist, wenn auch wenig geschickt, durch den Eingangssatz ausgedrückt: „Der für Versäumung der Lieferungszeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, kann nur im Betrage von 0,20 Mark für jedes Kilogramm und jeden angefangenen Tag der Versäumniß bis dahin, daß das Gepäck als in Verlust gerathen anzusehen ist (§ 30), beansprucht werden." Ueberflüssig sind die Worte „sobald solcher überhaupt eintritt". Denn anderenfalls ist der Schaden eben nicht nachzuweisen. Der Normalsatz wird für die ganze Transportstrecke zusammen berechnet, nicht für jede einzelne Bahn oder verbandweise. Ist das Gepäck als in Verlust gerathen anzusehen (§ 30), so tritt Schadensersatz nach § 29 ein und kann ein darüber hinausgehender Ersatz für die Verspätung nur bei besonderem Schadensnachweise eintreten.

3. Ist eine Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung gewählt, so bildet diese den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. Auch hier ist dieser Satz schwer verständlicher Weise mit den Worten umschrieben: „Will der Reisende die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung sich sichern, so hat er die desfallsige Erklärung .... abzugeben. — Dagegen wird dem Reisenden als Schadensersatz für die verspätete Lieferung derjenige Betrag desselben von der Eisenbahn geleistet, welcher innerhalb des deklarirten Betrages nachgewiesen werden kann."

Für die Abgabe dieser Erklärung sind zweierlei Modalitäten vorgeschrieben. Einerseits muß sie zu einer bestimmten Zeit, d. h. mindestens ½ Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll und nach den Betriebsvorschriften geschehen kann, in der Gepäckexpedition abgegeben werden. Eine spätere Abgabe der Erklärung braucht nicht angenommen zu werden. Wird sie aber später angenommen, so ist sie gültig. Uebrigens setzt dies voraus, daß die Gepäckexpedition ½ Stunde vor Abgang des Zuges geöffnet und zur Ausstellung des Gepäckscheins bereit war. Anderenfalls wird sie die Annahme einer späteren Erklärung nicht verweigern können. Bei böslicher Handlungsweise fällt

die Beschränkung auf Normalsatz und Deklaration fort und ist der volle Schaden zu ersetzen (Art. 397, 427 Alin. 2 H.-G.-B.).

Andererseits ist als Form für die Deklaration vorgeschrieben, daß sie von der Gepäckexpedition im Gepäckschein vermerkt sein muß, um rechtsverbindliche Wirkung zu haben. Ohne diese Form ist die Deklaration mithin ungültig (s. oben S. 380 und dagegen Thöl § 112 S. 228 Anm. 3).

Für die Deklaration ist endlich ein besonderer Frachtzuschlag, eine „Vergütung" (Versicherungsprämie) zu entrichten, welche § 31 Nr. 1 in maximo und minimo dahin normirt, daß der Maximalsatz 2 pro Mille der angegebenen Interesse-Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, die das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, und unter Abrundung der zu entrichtenden Beträge auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) beträgt, dagegen der Minimalsatz 1 Mark (50 Kr.).

294) **§ 39 Alinea 3 und 4 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 39 Alin. 3 und 4 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements enthält für die Versäumung der Lieferzeit von Fahrzeugen (einschließlich Equipagen) in Form einer reglementarischen Vorschrift die Ausbedingung derjenigen Beschränkungen des Umfangs der gesetzlichen Ersatzpflicht, welche nach Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist.

§ 39 Alin. 3 und 4 macht mithin für Fahrzeuge (einschließlich Equipagen) den durch Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 39 Alin. 3 und 4 wird — dem Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß eine der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit zur Last fallende Schadensersatzleistung sich nach folgenden Grundsätzen bemißt:

1. Für die nach Art. 397 aufzustellende Schadensberechnung ist, Mangels einer höheren Deklaration, ein Normalsatz als Maximalgrenze der zu gewährenden Entschädigung aufgestellt, welcher 30 Mark für jede Equipage und jeden angefangenen Tag beträgt.

2. Im Falle der Deklaration eines höheren Interesses der rechtzeitigen Lieferung, für welche ein besonders normirter Frachtzuschlag zu entrichten und eine besondere Form (verschieden, je nachdem es sich um Fahrzeuge mit oder ohne Begleitung handelt) vorgeschrieben ist, bildet die deklarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. Die Schadensberechnung erfolgt somit prinzipiell nach der Regel des Art. 397 H.-G.-B., d. h. es ist der volle Schaden zu berechnen und vom Berechtigten nachzuweisen.

In Alin. 3 Satz 1 ist jedoch zum Zwecke der Schadensberechnung gemäß Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 ein Normalsatz vorgesehen, so daß sich die Ersatzpflicht der Eisenbahn, Mangels einer höheren Deklaration, in maximo nicht weiter erstreckt, als auf Zahlung des Betrages „von höchstens 30 Mark für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumniß." Die Fassung dieser Worte ist insofern ungenau, als nach dem Zusammenhang zweifellos unter „Equipage" nicht nur diese, sondern Fahrzeuge aller Art zu verstehen sind. Die Berechnung erfolgt einheitlich für die ganze Transportstrecke, nicht für jede einzelne Bahn bezw. jeden einzelnen Verband.

Ist die Deklaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung gewählt, so bildet diese den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung.

Die Form, deren Nichtbeachtung die Deklaration ungültig macht, ist verschieden, je nachdem das Fahrzeug begleitet ist oder nicht. Bei begleiteten Equipagen und anderen Fahrzeugen hat die Deklaration nur dann rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist. Bei unbegleiteten Equipagen (und anderen Fahrzeugen) erfolgt die Deklaration „nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften“, d. h. sie muß behufs ihrer Gültigkeit auf der Adreßseite des Frachtbriefs an der dafür vorgesehenen Stelle erfolgen und der Betrag von dem Versender mit Buchstaben eingetragen werden (§ 70 Alin. 4). Daß diese Formvorschriften mit Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 nicht im Einklange seien, wie Thöl III. § 112 S. 229, 230 Anm. 11, 12 annimmt, kann nicht zugegeben werden (s. oben S. 380).

Für den Frachtzuschlag, welcher in beiden Fällen, d. h. bei der Deklaration begleiteter und unbegleiteter Fahrzeuge, erhoben wird, ist ein Maximal- und ein Minimalsatz bestimmt. Ersterer beträgt für jede 7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark (30 Gulden) der ganzen deklarirten Summe 0,5 Pf. (1/4 Kreuzer) unter Abrundung auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer), letzterer 0,30 Mark (15 Kreuzer). Der Zuschlag wird ungetrennt von der ganzen Transportstrecke berechnet.

Im Falle böslicher Handlungsweise können die Beschränkungen der Ersatzpflicht auf den Normalsatz oder die deklarirte Summe nicht geltend gemacht, vielmehr Ersatz des vollen Schadens unbeschränkt beansprucht werden (Art. 397, 427 Alin. 2).

295) § 45 Alinea 2 Satz 2 und Alinea 3 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

§ 45 Alin. 2 Satz 2 und Alin. 3 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements enthält für Versäumung der Lieferzeit von Thieren in Form einer reglementarischen Vorschrift die Ausbedingungen derjenigen Beschränkungen des Umfangs der gesetzlichen Ersatzpflicht, welche nach Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 H.-G.-B. den Eisenbahnen gestattet ist.

§ 45 Alin. 2 Satz 2 und Alin. 3 macht mithin für Thiere den durch Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten, d. h. durch § 45 wird — dem Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 gemäß — vertragsmäßig ausbedungen, daß ein der Eisenbahn für Versäumung der Lieferzeit obliegender Schadensersatz nach folgenden Grundsätzen bemessen wird:

1. Die Schadensberechnung erfolgt prinzipiell nach den im Abschnitte III. des Betr.-Regl. (für Fracht im Allgemeinen) enthaltenen Bestimmungen, welche in Alin. 1 des § 45 ausdrücklich auch „für die Folgen versäumter Lieferungszeit“ beim Thiertransport maßgebend erklärt worden sind, soweit nicht Alin. 2 und 3 des § 45 hiervon ausdrücklich Abweichungen enthalten. Demgemäß ist (vgl. § 70 Alin. 1 oben Anm. 292 S. 412) der volle Schaden zu berechnen und vom Berechtigten nachzuweisen. Es kommen ferner, da § 45 Normalsätze nicht bestimmt, zu diesem Behufe die auch für anderes Frachtgut in § 70 Alin. 1 und 3 bestimmten Normalsätze für Anwendung. Vgl. oben Anm. 292 S. 413, 414 zum § 70.

2. Im Falle der Deklaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung bildet ferner gemäß § 70 Alin. 3 die deklarirte Summe den Maximal-

satz der zu gewährenden Entschädigung, insofern nicht die Versäumniß der Lieferzeit durch eine bösliche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist.

Abweichend jedoch von den Vorschriften des § 70 gestaltet sich die Form der Deklaration und der Frachtzuschlag für dieselbe.

Was die Form anlangt, so ist, wie in § 44 Alin. 5, unterschieden zwischen Beförderung mittelst Frachtbriefes und mittelst Transportscheines. Bei Beförderung mittelst Frachtbriefes hat die Deklaration nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie auf der Adreßseite des Frachtbriefs an der dazu bestimmten Stelle (s. Bd. I. S. 79, 115) durch den Versender mit Buchstaben eingetragen ist, — bei Beförderung mittelst Transportscheins, wenn sie auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist. Der Annahme Thöls (III. § 112 S. 229 Anm. 7), daß diese Formvorschriften gegen Art. 427 Alin. 1 Ziff. 2 verstoßen, kann nicht beigepflichtet werden (s. oben S. 380).

Der Frachtzuschlag, welcher in beiden Fällen, d. h. bei beiden vorbezeichneten Formen der Deklaration, erhoben wird, ist durch einen Maximalsatz und einen Minimalsatz bestimmt. Er darf für jede 7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark (30 Gulden) der ganzen deklarirten Summe 0,25 Pf. (1/10 Kreuzer) unter Abrundung auf 0,10 Mark (ganze Kreuzer) nicht übersteigen und andererseits unter einen Beitrag von 0,30 Mark (15 Kreuzer) nicht herabgehen.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 428.

Es kann bedungen werden, daß nach erfolgter Empfangnahme des Guts und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch wegen Verlustes an dem Gute oder wegen Beschädigung desselben auch dann, wenn dieselben bei der Ablieferung nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind (Art. 408 Abs. 2), erlischt, wenn der Anspruch nicht binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung bei der Eisenbahnverwaltung angemeldet worden ist.

Die Frist darf nicht kürzer, als vier Wochen sein.

Zusatz 1.

Vgl. Art. 408 des Deutschen Handelsgesetzbuchs.

Zusatz 2.

Vgl. § 64 Alin. 4 Satz 3 Eisenbahn-Betriebs-Reglement, mitgetheilt bei Art. 408 (Bd. I. S. 465, 515—519).

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. fehlt. Motive des Preuß. Entw. fehlen. I. Lesg. Prot. S. 827—830. Entw. I. Lesg. Art. 339. II. Lesg. Prot. S. 1230—1232. Entw. II. Lesg. Art. 376. Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 12. Dezember 1859 S. 12. III. Lesg. Prot. S. 4701 (Art. 400 b.), 5025—5029, 5123. Entw. III. Lesg. Art. 428.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des Handelsr. 1. Aufl. I., 1. §§ 31 32 f. S. 194 f., I., 2. § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23 a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 f. v. Rönne Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Uebersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 f. Behrend, Handb. des H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. S. 1 u. 2. Vgl. die zum Art. 408 angef. Literatur Bd. II. S. 466. Im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 478. Endemann, H.-R. § 161 S. 763. Goldschmidt, Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 26 S. 613. v. Hahn II. S. 549, 550. Keyßner S. 491, 492. C. F. Koch S. 435, 436. Kowalzig S. 452, 453. Makower Art. 428. Puchelt II. S. 440, 441. Wengler S. 417. v. Kräwel S. 611. Ackermann in Busch's Arch. Bd. 13 S. 450 f. Gad, S. 31. Gareis S. 361. Thöl, H.-R. III. § 99 S. 202—204 und Handelsr. Erörter. 1882 S. 22. Scheffer u. Groß S. 459. Brix S. 423. Wächter I. S. 299. W. Koch in Goldschm. Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 10 S. 105 f., Eisenb.-Transp.-R. S. 131—133. Hillig S. 65. Rundnagel S. 188—190. Epstein S. 103, 104. Wehrmann S. 212, 213. Warnschon-Jarociewicz, S. 32—34. Eger, internat. Eisenb.-Frachtr. S. 126.

Entscheidungen des Deutschen Reichsgerichts 2c.: s. die zum Art. 408 angeführte Rechtsprechung oben Bd. II. S. 466.

296) **Prinzip und Entstehung des Art. 428.**

Durch Art. 428 erleidet das Vertragsverbot des Art. 423 H.-G.-B. insofern eine Ausnahme, als Art. 428 den Eisenbahnen die vertragsmäßige Einschränkung des in Art. 408 Alin. 2 präzisirten Falles der Haftpflicht gestattet.

Art. 408 Alin. 1 spricht nämlich vornehmlich zu Gunsten der Frachtführer — also auch der Eisenbahnen — die Regel aus, daß durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch gegen den Frachtführer erlischt. Der gesetzgeberische Grund für diese Bestimmung liegt, wie oben Bd. I. Anm. 125 des Näheren erörtert, in der Erwägung, daß es den Interessen des Transportverkehrs vor allem entspricht, wenn die aus Frachtverträgen entstehenden Ansprüche möglichst schnell zur definitiven Erledigung kommen. Das Gesetz will daher derartige Ansprüche nicht nur der Zeit nach möglichst begrenzen, sondern auch aus gewissen Handlungen des Empfängers, welche auf eine thatsächliche Billigung des ausgeführten Transports schließen lassen, einen sofortigen Verzicht von Ansprüchen aus dem Frachtgeschäfte bezw. ein Erlöschen dieser Ansprüche herleiten.

Art. 408 Alin. 2 macht jedoch von der Regel des Alin. 1 eine Ausnahme. Das Präjudiz, daß durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch gegen die Eisenbahn erlischt, soll billigerweise gegen den Absender dann nicht in vollem Umfange Anwendung finden, wenn es sich um Verluste oder Beschädigungen handelt, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren. Denn in diesem Falle liegt ein entschuldbarer Irrthum vor, bei dessen Vorhandensein die Thatsachen der Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht die Billigung des ausgeführten Transports nicht ohne Weiteres begründen. Andererseits soll aber nach der Absicht des Gesetzes auch bei äußerlich nicht erkennbaren Mängeln der Ersatzanspruch nicht unbegrenzt fortbestehen, vielmehr — abgesehen von der allgemeinen Verjährungsfrist (Art. 408 Alin. 3) — das Präjudiz des Alin. 1 nur solange nicht Platz greifen, als der Irrthum sich wirklich als ein entschuldbarer qualifizirt, d. h. nur unter den beiden im Alin. 2 des Art. 408 präzisirten Voraussetzungen:

1. wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht worden ist, und
2. wenn bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Was nun die erste dieser beiden Voraussetzungen anlangt, so muß zwar die Schadensfeststellung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht werden, um einen nachträglichen Schadensanspruch zu begründen. Immerhin ist aber hiernach die Geltendmachung desselben von dem ganz unbestimmten Momente der nachträglichen Entdeckung abhängig, so daß bis zum Ablaufe der im Alin. 3 des Art. 408 vorgesehenen allgemeinen Verjährungsfrist bezw. während der ganzen Dauer derselben der Frachtführer aus derartigen Ansprüchen belangt werden kann.

Der gewöhnliche Frachtführer vermag sich nun zwar gegen diese ausgedehnte Haftbarkeit im Vertragswege zu schützen. Er darf Mangels jeder gesetzlichen Beschränkung seiner Vertragsfreiheit vereinbaren, daß das Ausnahmerecht der Frist des Alin. 2 Art. 408 auf nachträgliche Erhebung von Schadensansprüchen beschränkt oder gänzlich aufgehoben werde.

Die Eisenbahnen dagegen sind an solchen beschränkenden Vereinbarungen durch das Vertragsverbot des Art. 423, welches auch Art. 408 umfaßt, an sich verhindert.

Wollte man auch ihnen — wie dies billig erschien — die Möglichkeit einer zeitlichen Beschränkung ihrer Haftpflicht aus Art. 408 Alin. 2 im Vertragswege wenigstens in einem gewissen Umfange gewähren, so mußte dies in Form einer besonderen Ausnahmebestimmung zu dem generellen Vertragsverbote des Art. 423 geschehen.

Anfänglich wurde zwar eine gesetzliche Ausnahmebestimmung nicht für erforderlich erachtet und ein bezüglicher Antrag Bayerns (Monit. Nr. 468), dieselbe in Rücksicht auf die Eisenbahnen in das Gesetz ausdrücklich aufzunehmen, abgelehnt, da es sich auch bei den Eisenbahnen — im Falle der vertragsmäßigen Abkürzung der Frist — nicht um eine ihnen verbotene Beschränkung des Umfangs ihrer Haftbarkeit, sondern lediglich um die Beschränkung der Zeit ihrer Geltendmachung handle. (Prot. S. 4737, 4738.) Späterhin drang jedoch die Erwägung durch, daß in der vertragsmäßigen Beschränkung der Frist zur Geltendmachung eines Schadenanspruches implicite eine Beschränkung des materiellen Umfangs der Haftpflicht liege und daher, wenn den Eisenbahnen in Rücksicht auf Art. 423 die Beschränkung des Alin. 2 Art. 408 gestattet sein solle, dies durch besondere gesetzliche Bestimmung geschehen müsse.

In III. Lesung war nämlich von Württemberg (Prot. S. 4701 Art. 400 b.) der viel weitergehende Antrag gestellt worden:

> „Für die Verjährung der Klage aus dem Frachtgeschäft können beim Transport auf Eisenbahnen auch andere Fristen, als die gesetzlichen im Vertragswege festgesetzt werden."

Bei der Berathung dieses Antrages wurde jedoch bemerkt: Es werde zu unterscheiden sein, ob es sich darum handle, zu bestimmen, daß die betreffenden Ersatzansprüche gegen die Eisenbahnverwaltungen rücksichtlich ihrer Entstehung an die Bedingung der Anmeldung innerhalb einer gewissen Frist gebunden seien, oder ob nur das Recht der Eisenbahnen in Frage stehe, die entstandenen Ersatzansprüche in einer kürzeren als der gesetzlichen Frist für verjährt zu erklären. Was den zweiten Punkt angehe, so scheine es an genügenden Gründen dafür zu fehlen, daß man bezüglich der Verjährung einmal begründeter Ansprüche zu Gunsten der Eisenbahnverwaltungen von den allgemeinen Grundsätzen des Gesetzbuches abweiche und den genannten Verwaltungen eine besondere Befugniß einräume, in ihren Reglements kürzere als die gesetzlichen Verjährungsfristen festzusetzen. Es sei daher die Annahme des obigen Antrages (Art. 400 b.) nicht empfehlenswerth. Insofern es sich dagegen darum handle, ob das Eintreten der Haftpflicht selbst an die Anmeldung des eingetretenen Schadens innerhalb einer gewissen kurzen Frist geknüpft werden dürfe, erscheine allerdings eine Ausnahmebestimmung erforderlich. Der gänzliche Verlust des Frachtgutes komme jedoch in dieser Beziehung gar nicht in Betracht. Hier könne es sich vielmehr nur um den Gegenstand des zweiten Absatzes des Art. 408 handeln, nämlich um den theilweisen Verlust (Manko) und die Beschädigung eines am Bestimmungsorte angekommenen und dem Empfänger ausgelieferten Frachtstücks. Wegen solcher Schäden könne der Frachtführer nach Maßgabe des Art. 408, sofern dieselben bei der Ablieferung des Guts äußerlich nicht erkennbar gewesen, selbst nach Annahme des Guts und nach Bezahlung der Fracht noch fortwährend in Anspruch genommen werden, sofern die Feststellung des Schadens ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht worden sei. Diese Bestimmung sei allerdings mit den Interessen der Eisenbahnverwaltungen nicht vereinbar, und es müsse denselben

gleich allen anderen Frachtführern, freistehen, vertragsmäßig festzusetzen, daß dergleichen Ansprüche ohne Rücksicht darauf, wann sie von dem Betheiligten entdeckt worden seien, nur dann gegen die Bahnverwaltung geltend gemacht werden dürften, wenn sie innerhalb einer gewissen kurzen Frist angemeldet würden. Mit Rücksicht hierauf und in der Erwägung, daß die betreffende Frist nicht so kurz bestimmt werden dürfe, daß sie der Nichtzulassung der betreffenden Ansprüche gleichkommen würde, ward statt des obigen Antrages (Art. 400 b.) folgende Bestimmung in Vorschlag gebracht:

„Es ist den Eisenbahnen gestattet, die Ersatzansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Verluste und Beschädigungen an die Anmeldung innerhalb einer angemessenen Frist zu knüpfen."

Von einigen Abgeordneten wurde zwar bestritten, daß eine solche Ausnahmebestimmung erforderlich sei, weil Art. 423 eine solche Beschränkung den Eisenbahnen nicht verbiete, indem ihnen dieser Artikel nur die Beschränkungen des materiellen Umfangs der Haftbarkeit untersage, auf Beifügung von Bedingungen aber, oder auf Festsetzung von Fristen, innerhalb deren die fraglichen Ansprüche geltend gemacht oder angezeigt werden müßten, sich nicht beziehe. Demgegenüber drang jedoch die Meinung durch, daß Art. 423 den fraglichen Vereinbarungen entgegenstehen würde, indem die gesetzlichen Verpflichtungen des Frachtführers allerdings eine Beschränkung erlitten, wenn die Eisenbahnverwaltungen sie an kürzere, als die gesetzlichen Verjährungsfristen oder an die Bedingung der Anmeldung innerhalb einer kurzen Frist knüpfen würden; denn wenn das Gesetz sagt, daß der Frachtführer diese und jene Verpflichtungen habe, so könne es nicht zweifelhaft sein, daß eine Verpflichtung, die zwar an und für sich denselben Umfang habe, als die gesetzliche, aber an eine kürzere Zeit der Geltendmachung des Anspruchs oder an die Bedingung der Anmeldung desselben binnen einer kurzen Frist gebunden sei, nur ein beschränkteres Recht gewähre. Um indeß jeden Zweifel hierüber abzuschneiden, wurden in den Art. 423 ergänzend die Worte „Eintritt der Verpflichtungen" aufgenommen (s. oben Art. 423 Anm. 218 S. 208).

Hierauf wurde noch in dem zuletzt vorgeschlagenen Antrag der Ausdruck „eine angemessene Frist" als ungenau und zu Zweifeln und Streitigkeiten Anlaß gebend bemängelt und beantragt, an Stelle desselben „eine mindestens vier Wochen vom Tage der Empfangnahme an dauernde Frist" zu setzen.

Bei der Abstimmung war man allseitig darüber einverstanden, daß kein Grund vorhanden sei, den Eisenbahnverwaltungen die Befugniß zur Vereinbarung kürzerer Verjährungsfristen im Allgemeinen oder wegen eines gänglichen Verlustes der Güter im Besonderen einzuräumen. Dagegen wurde bezüglich der in Art. 408 besprochenen Verluste und Beschädigungen der letzterwähnte Antrag mit der Modifikation, daß statt „eine angemessene" zu setzen sei „eine mindestens vier Wochen vom Tage der Empfangnahme des Guts an dauernde" angenommen (Prot. S. 5025—5029).

Die Redaktionskommission hat hierauf dem Antrage die in das H.-G.-B. als Art. 428 aufgenommene Fassung gegeben (Prot. S. 5123).

297) **„Es kann bedungen werden, daß nach erfolgter Empfangnahme des Guts und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch wegen Verlustes an dem Gute oder wegen Beschädigung desselben auch dann, wenn dieselben bei**

der Ablieferung nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind (Art. 408 Abs. 2), erlischt, wenn der Anspruch nicht binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung bei der Eisenbahnverwaltung angemeldet worden ist."

Alinea 1 des Art. 428 gestattet — als dreizehnte Ausnahme von der Regel des Art. 423 — den Eisenbahnen eine vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht dahin gehend, daß nach erfolgter Empfangnahme des Guts und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch wegen Verlustes an dem Gute oder wegen Beschädigung desselben auch dann, wenn dieselben bei der Ablieferung nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind (Art. 408 Abs. 2), erlischt, wenn der Anspruch nicht binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung bei der Eisenbahnverwaltung angemeldet worden ist.

Von dieser Befugniß ist in dem Eisenbahn-Betriebsreglement (§ 64 Alin. 4 Satz 3) Gebrauch gemacht (vgl. Bd. II. Anm. 138 S. 515—519), d. h. der vom Gesetze gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl III. § 99 S. 202 f.).

Der gesetzgeberische Grund für die Zulassung dieses Befreiungsvertrages ist bereits in der vorangehenden Anm. 296 S. 421 f. erörtert worden. Zur Erläuterung der Bestimmungen des Art. 428 ist von Art. 408 auszugehen, mit welchem Art. 428 im engsten Zusammenhange steht. Nach Art. 408 Alin. 1 erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer, also auch gegen die Eisenbahn, durch zwei Thatsachen: durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht (vgl. Bd. II. Anm. 126—128 S. 471 f.).

Von diesem Grundsatze macht Alin. 2 des Art. 408 nur eine Ausnahme, nämlich wegen Verlustes oder Beschädigung, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren (vgl. Bd. II. Anm. 130 S. 491 f.).

In diesem einen Falle kann der Frachtführer auch noch nachträglich, d. h. nach oder trotz Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, wenn zwei Voraussetzungen erfüllt sind, nämlich:

1. wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht worden ist (vgl. Bd. II. Anm. 131 S. 494),
2. wenn bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist (Anm. 132 S. 497).

Unter Erfüllung dieser beiden Voraussetzungen ist eine nachträgliche Inanspruchnahme des Frachtführers gemäß Art. 408 H.-G.-B. gesetzlich zulässig und, da den Eisenbahnen eine Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht im Vertrags- (Reglements-) Wege durch Art. 423 verboten ist, so würden sie die Entstehung oder besser Aufrechthaltung des nachträglichen Haftpflichtanspruches bei äußerlich nicht erkennbaren Schäden nicht noch an eine weitere — dritte — Voraussetzung knüpfen dürfen, wenn ihnen nicht durch Art. 428 dies ausnahmsweise gestattet wäre. Art. 428 erlaubt den Eisenbahnen für den Fall des Art. 408 Alin. 2, auf welchen im Tenor des Art. 428 ausdrücklich in Parenthese Bezug genommen ist, zu ihren Gunsten jenen beiden obigen Voraussetzungen eine weitere durch Vereinbarung hinzuzufügen, nämlich:

3. wenn der Anspruch binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung bei der Eisenbahnverwaltung angemeldet worden ist.

Durch die Hinzufügung einer dieser Bestimmung entsprechenden Vereinbarung wird die Zahl der Voraussetzungen, unter welchen das Gesetz die Geltendmachung eines nachträglichen Haftpflichtanspruches gegen den Frachtführer zuläßt, um eine vermehrt, mithin die Möglichkeit dieser Inanspruchnahme dem Beschädigten erschwert und die Haftpflicht den Eisenbahnen entsprechend erleichtert.

Aus dem Umstande, daß jene durch Art. 428 bezeichnete Voraussetzung kumulativ im Wege der Vereinbarung zu den gesetzlichen Voraussetzungen des Art. 408 Alin. 2 lediglich hinzutritt, folgt, daß im Uebrigen die Voraussetzungen des Art. 408 Alin. 2 sämmtlich erfüllt sein müssen, wenn der Haftpflichtanspruch über den Zeitpunkt der Annahme und Zahlung hinaus erhalten bleiben soll oder — negativ ausgedrückt — daß die Nichterfüllung jeder einzelnen dieser Voraussetzungen genügt, um das Erlöschen der Haftpflicht auch bei äußerlich nicht erkennbaren Schäden des Gutes nach Annahme desselben und Bezahlung der Fracht herbeizuführen. (Puchelt II. S. 441.) Dies liegt in der Fassung des Art. 428 deutlich ausgesprochen: „Es kann bedungen werden, daß nach erfolgter Empfangnahme des Guts und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch wegen Verlustes an dem Gute oder wegen Beschädigung desselben auch dann, wenn dieselben bei der Ablieferung nicht erkennbar waren und erst später entdeckt worden sind (Art. 408 Abs. 2) erlischt, wenn der Anspruch nicht binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung bei der Eisenbahnverwaltung angemeldet worden ist." Aus den Worten: „auch dann, wenn rc." ergiebt sich, daß, wenn die Eisenbahn die ihr durch Art. 428 gestattete Vereinbarung getroffen hat, die Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen des Art. 408 Alin. 2 zur Wahrung des Haftpflichtanspruches nicht ausreicht, sondern zugleich auch die gemäß Art. 428 vereinbarte Voraussetzung erfüllt sein muß. Dies führt zu folgenden Konsequenzen:

Ist „die Annahme des Guts" und die „Bezahlung der Fracht" nicht in Gemäßheit des Art. 408 Alin. 1 (s. oben Bd. II. Anm. 126 f. S. 471 f.) erfolgt, so ist der Haftpflichtanspruch gegen die Eisenbahn unter allen Umständen gewahrt und kann nur durch die im Alin. 3 des Art. 408 vorgesehene Verjährung erlöschen. (Puchelt II. S. 440 Anm. 1.)

Hat aber „Annahme des Guts" und „Bezahlung der Fracht" stattgefunden, d. h. „nach erfolgter Empfangnahme des Guts und Bezahlung der Fracht", so ist zu unterscheiden zwischen Ansprüchen aus Schäden, welche äußerlich erkennbar, und solchen, welche äußerlich nicht erkennbar waren. Erstere erlöschen mit der Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht unbedingt und können auch durch Erfüllung der im Art. 408 Alin. 2 und Art. 428 angegebenen Voraussetzungen nicht erhalten werden. Letztere dagegen bleiben bestehen, wenn jene Voraussetzungen zutreffen, sie erlöschen nur, wen eine derselben nicht erfüllt wird.

Der nach Art. 428 gestattete Befreiungsvertrag kann hiernach nur Anwendung finden auf „Ansprüche wegen Verlustes an dem Gute oder wegen Beschädigung desselben, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren". Vgl. über die Begriffe des Verlustes und der Beschädigung Bd. I. Anm. 39 S. 209—212, Bd. II. Anm. 130 S. 492, 493 Anm. 138 S. 516. Auf Totalverlust findet Art. 428 keine Anwendung, da bei Totalverlust von einer Annahme bezw. Ablieferung des Guts überhaupt nicht die Rede sein kann. Im Falle des Totalverlustes ist lediglich Art. 408 Alin. 2 maßgebend und kann even-

tuell der Anspruch nur durch die gewöhnliche Verjährungsfrist (Art. 408 Alin. 3) erlöschen.

Vgl. Puchelt II. S. 394 Nr. 2, S. 441, Keyßner S. 492, Scheffer u. Groß S. 4.. v. Krāwel S. 611, Wächter I. S. 299 Anm. 30, Makower S. 263 Anm. 15, Rudeschel S. 188, 189, v. Hahn II. S. 550, Wolff in Busch's Arch. Bd. 19 S. 492, Entsch. R.-O.-H.-G. Bd. 15 S. 141 Prot. S. 5025—2028; dagegen W. Koch, Eisenb.-Transp.-R. S. 133 Anm. 5.

Desgleichen werden Ansprüche aus der Versäumung der Lieferzeit von Art. 428 nicht berührt (s. Bd. II. S. 492, 516). „Aeußerlich nicht erkennbar". Lediglich der Moment der Ablieferung ist entscheidend. Ueber den Begriff „äußerlich nicht erkennbar" vgl. Bd. I. Anm. 44 S. 257 ff. Bd. II. Anm. 130 S. 492, Anm. 138 S. 516.

In Gemäßheit des nach Art. 428 gestatteten Befreiungsvertrages erlöschen nach erfolgter Empfangnahme des Guts und Bezahlung der Fracht aber auch Ansprüche aus Schäden, welche äußerlich nicht erkennbar waren, wenn nicht folgende drei aus den Bestimmungen des Art. 408 Alin. 2 und Art. 428 H.-G.-B. kombinirte Voraussetzungen zugleich zutreffen:

1. Nachsuchung der Feststellung des Schadens ohne Verzug nach der Entdeckung,
2. Beweis der Entstehung des Schadens zwischen Empfang und Ablieferung,
3. Anmeldung des Anspruchs binnen der bestimmten Frist nach der Ablieferung.

1. Die erste Voraussetzung ist die Nachsuchung der Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung. Diese Voraussetzung ist zwar in Art. 428 nur mit den Worten: „wenn dieselben . . . erst später entdeckt worden sind" angedeutet, aber in Gemäßheit der Parenthese „(Art. 408 Abs. 2)" aus Art. 408 entsprechend zu ergänzen. Sie ist oben Bd. II. Anm. 131 S. 494 bereits ausführlich erörtert. Darnach soll die Feststellung, „ohne Verzug nach der Entdeckung" erfolgen, nicht nach der Annahme, wie anfänglich in den Berathungen des H.-G.-B. beantragt war. Es ist also nicht sofortige Untersuchung des Guts nach der Annahme erforderlich, sondern nur unverzügliche Nachsuchung der Feststellung nach der Entdeckung. Indeß findet die Zulässigkeit dieser Nachsuchung im Eisenbahnverkehre darin eine enge Grenze, daß gleichzeitig die Voraussetzung ad 3, d. h. die nach Art. 428 stattbafte Anmeldung binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung (4 Wochen) zutreffen muß. Ob im Uebrigen die Nachsuchung „ohne Verzug" erfolgt ist, ist quaestio facti (Bd. II. S. 49.). Kann der Beschädigte aber hiernach die unverzügliche Nachsuchung nicht erweisen, so ist schon aus diesem Grunde sein Anspruch erloschen, gleichviel ob er die Voraussetzungen ad 2 und 3 erfüllt, d. h. den Beweis der Entstehungszeit des Unfalls geführt und die rechtzeitige Anmeldung binnen der bestimmten Frist bewirkt hat.

2. Die zweite Voraussetzung ist der Beweis des Verlustes oder der Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung. Diese Voraussetzung ist zwar im Art. 428 nicht ausgesprochen, aber gleichfalls aus der Parenthese „(Art. 408 Abs. 2)" zu entnehmen, zumal Art. 428 lediglich auf Artikel 408 fußt bezw. einen Befreiungsvertrag nur in Betreff einer Bestimmung des Art. 408 gestattet, dessen übrige Rechtssätze für die Eisenbahnen absolute bleiben. Die in Rede stehende Voraussetzung ist oben Bd. II. Anm. 132 S. 497 des Näheren

erörtert. Vermag der Beschädigte den Beweis des Schadens in dem gedachten Zeitraume nicht zu führen, so ist sein Anspruch erloschen und kann nicht geltend gemacht werden, wenngleich die beiden anderen Voraussetzungen ad 1 und 3 erfüllt, d. h. die Feststellung des Schadens ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und die Anmeldungsfrist gewahrt sein sollte.

3. Die dritte Voraussetzung ist die Anmeldung des Anspruchs binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung bei der Eisenbahnverwaltung. Diese Voraussetzung kann Seitens der Eisenbahn vertragsmäßig ausbedungen bezw. den beiden in Art. 408 Alin. 2 enthaltenen Voraussetzungen im Vertragswege beigefügt werden. Sie bildet den Inhalt des Art. 428 und erleichtert den Eisenbahnen ihre Haftpflicht für Schäden, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, indem sie die Geltendmachung derartiger Ansprüche an die Innehaltung einer bestimmten Frist knüpft. Die Frist darf jedoch nicht länger als 4 Wochen sein (vgl. Art. 428 Alin. 2 unten Anm. 298 S. 428). Dem gewöhnlichen Frachtführer steht jede vertragsmäßige Beschränkung, die Hinzufügung jeder beliebigen Voraussetzung ebenso wie die gänzliche Aufhebung des Präjudizes des Art. 408 frei. (W. Koch, Transp.-R. S. 132 Anm. 3.) Den Eisenbahnen ist aber durch Art. 423 eine derartige Vertrags- bezw. reglementsmäßige Aufhebung oder Beschränkung an sich verboten. Wenn es nun auch nicht für zulässig erachtet wurde, den Eisenbahnen das Recht einer vertragsmäßigen Beschränkung der kurzen Verjährungsfrist einzuräumen, so wurde es doch für billig gehalten, ihnen die vertragsmäßige Festsetzung einer kurzen Frist zu gestatten, innerhalb deren der Beschädigte äußerlich nicht erkennbare Schäden des Guts anmelden muß, um sich seine Ansprüche daraus zu wahren.

Vgl. oben Anm. 296 S. 421 f., Prot. S. 4737, 4738, 5035—5029, Puchelt II. S. 440, W. Koch a. a. O. S. 132, v. Hahn II. S. 550, Wehrmann S. 212.

Ueber Art und Form der Vereinbarung s. Anm. 225 S. 224. Unter „Anspruch" ist der Anspruch wegen Verlustes an dem Gute oder wegen Beschädigung desselben, welche bei der Ablieferung nicht erkennbar waren, zu verstehen.

Vgl. Bd. II. Anm. 129 S. 485—490.

Der Anspruch ist anzumelden „binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung". Mit den Worten „nach der Ablieferung" ist ausgedrückt, von welchem Zeitpunkte ab die Frist zu laufen beginnt. Die Ablieferung allein ist also für den Beginn der Frist entscheidend. Daraus ergiebt sich, daß die Eisenbahn — Annahme und Zahlung vorausgesetzt — gegen jeden solchen Anspruch gesichert ist, welcher nicht innerhalb der bestimmten Frist nach der Ablieferung bei ihr angemeldet ist, wengleich die Feststellung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und der Beweis der Entstehung des Schadens zwischen Empfang und Ablieferung geführt worden ist. Der Anspruch ist erloschen, sowohl wenn unverzüglich nach der Entdeckung die Feststellung nachgesucht und jener Beweis geführt, aber die Anmeldung nicht rechtzeitig erfolgt ist, als auch dann, wenn zwar die Anmeldung innerhalb der bestimmten Frist erfolgt, aber die Feststellung nicht unverzüglich nach der Entdeckung nachgesucht und der fragliche Beweis nicht geführt ist. Ist die Zahlung nicht erfolgt, so können natürlich auch späterhin noch innerhalb der ganzen Verjährungfrist (Art. 408 Alin. 3) derartige Ansprüche rechtswirksam geltend gemacht werden. Ist die Zahlung erst erfolgt, nachdem der Anspruch rechtzeitig angemeldet worden, so ist der Empfänger an dessen Geltendmachung nicht behindert. Ist aber der Anspruch nicht rechtzeitig innerhalb der bestimmten Frist nach der Ablieferung angemeldet, so

kann sich der Empfänger gegen dessen Präklusion nicht mit dem Einwande schützen, daß er die Zahlung erst später geleistet, bezw. seit der Zahlung die bestimmte Frist noch nicht verstrichen sei.

„**Bei der Eisenbahnverwaltung**". Die Anmeldung muß bei einer hierzu **legitimirten** Dienststelle der Eisenbahnverwaltung erfolgen, d. h. je nach den konkreten Vorschriften bei der: Güterexpedition, Güterkasse, Direktion ꝛc. Indeß bleibt bei entschuldbarem Irrthum über die Zuständigkeit der Anspruch gewahrt, worüber im Zweifel richterliches Ermessen entscheidet.

„**Angemeldet worden ist.**" Ueber die **Form** der Anmeldung trifft Art. 428 keine Bestimmung, sondern sagt schlechthin „angemeldet", so daß darnach **jede** beliebige Form der Anmeldung statthaft erscheint: mündlich, schriftlich, telegraphisch ꝛc. Das Eisenbahn Betriebsreglement § 64 Alin. 4 Satz 3 schreibt jedoch **schriftliche** Anmeldung ausdrücklich vor. Ueber die Frage, ob diese reglementarische Vorschrift der **schriftlichen** Anmeldung eine den Eisenbahnen nach Art. 423 nicht zustehende Beschränkung der Haftpflicht involvirt:

Vgl. oben Bd. I. Anm. 138 S. 518, 519, **Puchelt** II. S. 441 Nr. 3, **Wehrmann** S. 212, 213, **Thöl**, H.-R. III. § 99 S. 203 und Handelsr. Erört. 1882 S. 22; dagegen **Ruckdeschel** S. 189, 190, **Goldschmidt** in der Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 26 S. 613.

Die Anmeldung wird häufig als Bedingung oder Voraussetzung für die **Entstehung** des Anspruchs bezw. für den Eintritt der Haftpflicht bezeichnet,

Vgl. Prot. S. 5026, **Gad** S. 317, **Scheffer** u. **Groß** S. 459.

während sie streng genommen nur die Voraussetzung für das **Fortbestehen**, für die Wahrung des Haftpflichtanspruches ist. Bei nicht erkennbarem Schaden erlischt der Anspruch nicht mit dem Momente der Annahme und Zahlung, sondern bleibt bestehen, falls die Voraussetzungen der Art. 408, Alin. 2, 426 erfüllt werden, und erlischt erst mit deren Nichterfüllung.

Durch die Anmeldung wird übrigens die einjährige Verjährung der Klagen und Einreden (Art. 408 Alin. 3) nicht unterbrochen. **Gad** S. 317, **Scheffer** und **Groß** S. 459.

298) **„Die Frist darf nicht kürzer als vier Wochen sein."**

Alinea 2 des Art. 428 schreibt für die „bestimmte Frist", binnen welcher der Anspruch zur Vermeidung des Erlöschens bei der Eisenbahnverwaltung nach der Ablieferung anzumelden ist, eine Minimalgrenze vor: „Die Frist darf nicht **kürzer als vier Wochen** sein." Daraus folgt e contrario, daß sie beliebig länger als vier Wochen sein darf. Für das Maximum ist eine gesetzliche Norm nicht aufgestellt, dem Ermessen der Eisenbahn nach dieser Richtung hin vielmehr freier Spielraum gelassen.

Der ursprüngliche Antrag auf Einfügung einer dem jetzigen Artikel 428 entsprechenden Bestimmung enthielt eine derartige präzisirte Fristbestimmung überhaupt nicht. Es war nur vorgeschlagen, die Geltendmachung wegen äußerlich nicht erkennbarer Schäden an die Anmeldung innerhalb einer „angemessenen" Frist zu knüpfen (Prot. S. 5027). Dagegen wurde jedoch eingewendet: der Ausdruck „angemessene Frist" gebe zu einer großen Rechtsunsicherheit Anlaß, während es bei Festsetzung der fraglichen Fristen gerade auf Herstellung einer festen Rechtssicherheit von Ablauf einer gewissen Frist an abgesehen sei. Denn wenn man diesen

Ausdruck beibehalte, so werde in jedem einzelnen Falle darüber ein Streit und eine richterliche Entscheidung statthaft sein, ob die in den Reglements der Eisenbahnen festgesetzte Frist als eine angemessene betrachtet werden müsse oder nicht. Es sei deshalb vorzuziehen, daß man die Feststellung der betreffenden Fristen den Eisenbahnverwaltungen definitiv anheimgebe und nur das Minimum der Zeit festsetze, unter welche dieselben nicht herabgehen dürften. In diesem Sinne wurde beantragt, statt „eine angemessene" „eine mindestens vier Wochen vom Tage der Empfangnahme an dauernde" zu setzen und dieser Antrag zum Beschlusse erhoben (Prot. S. 5029). Die Redaktionskommission genügte diesem Beschlusse, indem sie in Alin. 1 die Worte „binnen einer bestimmten Frist nach der Ablieferung" aufnahm und damit als Alin. 2 den Zusatz „die Frist darf nicht kürzer als vier Wochen sein" verband.

Für die Berechnung der Frist sind die Vorschriften des Art. 328 Nr. 2 H.-G.-B. maßgebend.

Vgl. oben Bd. II. Anm. 138 S. 517, Keyßner S. 492, Puchelt II. S. 441 Nr. 4 Ruckdeschel S. 188.

Sie beginnt von dem Zeitpunkte der Ablieferung ab zu laufen (s. S. 427 und Bd. II. S. 517). Das Betriebsreglement (§ 64 Alin. 4 Satz 3) hat die Frist auf das nach Alin. 2 des Art. 428 zulässige Minimum — 4 Wochen — normirt. (Vgl. Bd. II. Anm. 138 S. 517, 518.)

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 429.

Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbrief übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere sich an einander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so kann bedungen werden, daß nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbrief übernommen haben, nach Maßgabe des Artikels 401 als Frachtführer für den ganzen Transport haften, sondern daß nur die erste Bahn und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat, dieser Haftpflicht für den ganzen Transport unterliegt, vorbehaltlich des Rückgriffs der Eisenbahnen gegen einander, daß dagegen eine der übrigen, in der Mitte liegenden Eisenbahnen nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden kann, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Zusatz 1.

Eisenbahn-Betriebs-Reglement:

(Deutsches Regl. vom 11. Mai 1874, Oesterr.-Ungar. Regl. vom 10. Juni 1874, Vereins-Regl. vom 1. Juni 1876, bezw. 1. Januar 1881 gleichlautend):

§ 62.

Haftpflicht im Allgemeinen.

Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere, sich aneinander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so haften als Frachtführer für den ganzen Transport nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen kann nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt.

Zusatz 2.

Uebereinkommen
(zum Vereins-Betriebs-Reglement.)

Art. 29.

1. Für Verluste und Beschädigungen an frachtpflichtigen wie frachtfreien Gütern und Gepäckstücken (einschließlich kartirter Dienstgüter), welche nicht direkt von der Aufgabestation bis zur Bestimmungsstation mittelst Karte beziehungsweise Gepäckschein expedirt, sondern unterwegs aus dem Gebiete eines Verbands- oder Lokalverkehrs in das Gebiet eines anderen Verbands- oder Lokalverkehrs übergehen, haften diejenigen Verbände und Verwaltungen, durch deren Organe oder Einrichtungen Verlust oder Beschädigung verschuldet worden ist.

Wenn ein solches Verschulden nicht ermittelt wird, so haften in den Grenzen der reglementsmäßigen Haftpflicht die an der Beförderung von der Aufgabestation bis zur Empfangsstation derjenigen Kartirungs- beziehungsweise Gepäckscheinstrecke, in deren Bereich der Verlust bezw. der Beschädigung entdeckt wird, betheiligten Verbände und Verwaltungen gemeinschaftlich nach Verhältniß der für ihre betreffenden Bahnstrecken zu berechnenden reinen Fracht, bei frachtfreier Beförderung nach Verhältniß der Kilometerzahl dieser Strecken.

Liegt die Aufgabestation oder die Empfangsstation der letzten Kartirungsstrecke außerhalb der Grenzen des Vereins, so tritt die Vereinsgrenze an die Stelle der auswärtigen Aufgabestation bezw. letzten Kartirungs-Empfangsstation.

2. Für Brandschäden, sowie für Schäden, welche während der Ueberführung von Gütern und Gepäckstücken über Flüsse oder Seen mittelst Schiffstrajekts oder über unfahrbare Bahnstrecken mittelst Fuhrwerks entstehen, haftet ohne Rücksicht auf Verschuldung derjenige Verband, bezw. diejenige Verwaltung, in deren Bereich der Schaden eintritt.

3. Wenn bei dem Uebergange der Güter und Gepäckstücke von dem Bereiche eines Verbandes oder einer Verwaltung in den Bereich eines anderen Verbandes oder einer anderen Verwaltung eine spezielle Uebergabe, welche die übergebende wie die übernehmende Verwaltung verlangen kann, stattgefunden hat, so haften die an der Beförderung bis zu der betreffenden Uebergabestation betheiligten Verbände und Verwaltungen nur für diejenigen Verluste und Beschädigungen, welche bei der speziellen Uebergabe ermittelt werden, für alle später ermittelten Verluste und Beschädigungen aber die an der weiteren Beförderung betheiligten Verbände und Verwaltungen, unbeschadet der im Art. 17 Nr. 1 dieses Uebereinkommens getroffenen Bestimmung.

4. Für Versäumung der Lieferungszeit haften diejenigen Verbände und Verwaltungen, in deren Bereich eine verschuldete Ueberschreitung der für die betreffenden Beförderungsstrecken festgesetzten Lieferungszeiten stattgefunden hat, nach Verhältniß der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniß.

Wenn ein solches Verschulden nicht ermittelt wird, haften gemeinschaftlich alle an der Beförderung von der Aufgabestation (beziehungsweise Vereinsgrenze) bis zur Frachtbriefs-Bestimmungsstation (beziehungsweise Vereinsgrenze) betheiligten Verbände und Verwaltungen nach Verhältniß der reinen Fracht.

Soweit es mit den bestehenden Expeditions- und Zugeinrichtungen vereinbar ist und hierdurch eine Transportverzögerung nicht veranlaßt wird, sind die Frachtkarten, und auf Verlangen (cfr. Art. 12) auch die Frachtbriefe, Zwecks erleichteter Ermittelung des Verschuldens der Versäumung der Lieferungszeit auf den Uebergangsstationen mit dem Datum- und Stundenstempel zu versehen.

5. Entschädigungen für Verluste, Beschädigungen und Versäumung der Lieferzeit, welche den Betrag von 4 Mark nicht übersteigen, sind von der regulirenden Verwaltung ausschließlich zu tragen, während dergleichen, den Gesammtbetrag von 30 Mark nicht übersteigende Entschädigungen, sowie bei höheren Entschädigungen diejenigen Summen, welche für Verluste oder Beschädigungen über den Betrag von 60 Mark pro 50 Kilogramm für Güter und 6 Mark pro halbes Kilogramm für Gepäck, sowie für Versäumung der Lieferungszeit über den Betrag der Fracht für Güter und über den Betrag von 0,2 Mark für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks und jeden Tag der Versäumniß gezahlt werden müssen, von den unter Nr. 1 Absatz 2 und Nr. 4 Absatz 2 bezeichneten Verbänden und Verwaltungen gemeinschaftlich zu übernehmen sind, ohne Unterschied, ob das Verschulden einzelner Verbände oder Verwaltungen ermittelt ist, und ob eine spezielle Uebergabe stattgefunden hat oder nicht (cfr. jedoch den Schlußsatz des Art. 17 Nr. 1).

6. Sofern ermittelt ist, daß eine Beschädigung oder ein Verlust oder eine Versäumung der Lieferzeit in dem Bereiche einer bestimmten Verwaltung eingetreten ist, so wird vermuthet, daß diese Verwaltung die Beschädigung &c. verschuldet hat, bis sie das Gegentheil beweist.

Art. 30.

1. Die Vereinsverwaltungen erachten eine schnelle und kulante, dem kaufmännischen Wesen entsprechende Ausgleichung der gegen sie erhobenen Entschädigungsansprüche für durchaus nothwendig, und verpflichten sich, die Befriedigung als begründet anerkannter Ansprüche nicht von der Erörterung darüber abhängig zu machen, in welcher Weise der Schaden unter ihnen selbst zu tragen beziehungsweise zu vertheilen ist.

2. Die Verhandlung der Entschädigungsansprüche mit dem Reklamanten erfolgt ausschließlich durch die Versandt- oder die Empfangsverwaltung, je nachdem die Reklamation bei dieser oder jener angebracht ist. Die betreffende Verwaltung hat sich die möglichst genaue Feststellung des Sach- und Rechtsverhältnisses angelegen sein zu lassen und entscheidet demnächst die Frage, ob eine Entschädigung oder Rückzahlung und zu welchem Betrage zu leisten ist, wenn es sich um Entschädigungen bis zum Betrage von höchstens 600 Mark handelt, selbstständig, wenn höhere Entschädigungen gezahlt werden sollen, unter Mitwirkung der übrigen betheiligten Verwaltungen. In allen Fällen liegt ihr ob, die unverzügliche Zahlung festgestellter Entschädigungen beziehungsweise Erstattung zu viel erhobener Frachten und sonstiger Vergütungen zu veranlassen.

Um mehrfache Reklamationen und Zahlungen in Beziehung auf denselben Fall zu verhüten, soll stets die Vorlegung des Originalfrachtbriefes von dem Reklamanten verlangt, und sollen insbesondere Zahlungen nur gegen Vorzeigung desselben geleistet werden; vor der Rückgabe des Frachtbriefes an den Reklamanten ist auf demselben entweder durch Abstempelung unter Beifügung der betreffenden Journalnummer oder in sonst geeigneter Weise ein ins Auge fallender Vermerk über die geschehene Regulirung zu machen. Ist der etwaige Verlust des Frachtbriefes genügend bescheinigt, so kann von der Beibringung desselben abgesehen werden, jedoch ist in diesem Falle der anderen Verwaltung, bei welcher die Reklamation ebenfalls angebracht werden dürfte, vor Einleitung der Regulirung sofort Nachricht zu geben.

3. Für die Behandlung der Entschädigungsforderungen unter den betheiligten Verbänden und Verwaltungen sind die folgenden Vorschriften maßgebend:

a) Bei Entschädigungsforderungen im Gesammtbetrage von mehr als 4 bis einschließlich 30 Mark. Die regulirende Verwaltung vertheilt, nachdem die Befriedigung des Reklamanten erfolgt ist, den bewilligten Entschädigungsbetrag auf die haftpflichtigen Verbände und im Lokalverkehre betheiligten Verwaltungen und benachrichtigt dieselben durch Cirkularschreiben von dem Geschehenen, unter Bezeichnung des Namens des Reklamanten, der Versandt- und Empfangsstation, des Datums des Frachtbriefs und der Frachtkarte, der Nummer der Frachtkarte resp. des Frachtbriefs, insofern letzterer eine Nummer trägt, des Inhalts und Gewichts der Sendung und des Betrages der etwa stattgefundenen Werth- oder Lieferfristversicherung, sowie der Ursache und Höhe des ersetzten Schadens. Ist eine Verschuldung ermittelt, so werden außerdem die Akten der betreffenden Verwaltung zur Einsicht übersendet.

b) Bei Entschädigungsforderungen im Gesammtbetrage von über 30 Mark bis einschließlich 600 Mark. Wenn nach der Be-

urtheilung der regulirenden Verwaltung das Verschulden einzelner Verbände oder Verwaltungen nicht ermittelt ist, so vertheilt dieselbe nach Befriedigung des Reklamanten den bewilligten Entschädigungsbetrag auf die haftpflichtigen Verbände und Verwaltungen und übersendet die Untersuchungsverhandlungen ohne nähere Darlegung des Sachverhältnisses den betheiligten Verwaltungen lediglich mit dem Bemerken, daß, da nach Lage der Sache ein bestimmtes Verschulden nicht vorliegt, der Entschädigungsbetrag, wie geschehen, zu vertheilen sei. Zustimmende Erklärungen sind nicht abzugeben, sondern die Akten lediglich weiter zu befördern.

Wenn hingegen nach der Beurtheilung der regulirenden Verwaltung das Verschulden eines Verbandes oder einer Verwaltung ermittelt ist, oder Seitens einer der betheiligten Verwaltungen behauptet wird, so übersendet die regulirende Verwaltung nach der Befriedigung des Reklamanten die Akten dem angeblich Schuldigen zur Erklärung über die alleinige Uebernahme der Haftpflicht.

Wird solche anerkannt, so ist diese Erklärung lediglich der regulirenden Verwaltung mitzutheilen, welche demnächst die Abrechnung zu veranlassen hat. Einer weiteren Uebersendung der Akten an die übrigen betheiligten Verwaltungen bedarf es in diesem Falle nicht.

Wird die alleinige Haftpflicht nicht anerkannt, so hat der betreffende Verband beziehungsweise die betreffende Verwaltung die Akten unter Darlegung des Sachverhältnisses und Motivirung der ablehnenden Erklärung der regulirenden Verwaltung zurückzusenden, welche sämmtliche Verhandlungen den übrigen betheiligten Verwaltungen per Cirkular zur entsprechenden Erklärung mittheilt.

Erfolgt auf diese Weise nicht sogleich eine Einigung, so ist die schiedsgerichtliche Entscheidung der Differenz herbeizuführen, bis zu deren Ergehen die Abrechnung der gezahlten Entschädigung ausgesetzt bleibt.

c) Bei Entschädigungsforderungen im Gesammtbetrage von über 600 Mark. Vor der Zahlung an den Reklamanten ist die Uebereinstimmung der betheiligten Verbände und Verwaltungen darüber erforderlich, ob und welcher Betrag gezahlt werden soll. Die regulirende Verwaltung macht unter Mittheilung der Akten motivirte Vorschläge in einem Cirkularschreiben, auf welches die Verwaltungen mit möglichster Beschleunigung ihre Erklärungen abgeben.

Ergeben sich differente Ansichten, deren Ausgleichung nicht alsbald gelingt, so ist die schiedsgerichtliche Entscheidung herbeizuführen; Zahlung und Abrechnung der Entschädigung bleibt ausgesetzt, bis diese Entscheidung ergangen ist. Wenn zu befürchten steht, daß die Verzögerung eine ungünstigere Erledigung der Entschädigungsfrage für die betheiligten Verbände und Verwaltungen zur Folge haben werde, so soll auch bei Entschädigungsforderungen von der bezeichneten Höhe die regulirende Verwaltung die Er-

mächtigung haben, den ihr angemessen erscheinenden Entschädigungsbetrag vor der Verständigung beziehungsweise der schiedsgerichtlichen Entscheidung zu Lasten der noch festzustellenden haftpflichtigen Verbände und Verwaltungen zahlen zu lassen.

4. Die den Abrechnungsstellen der betheiligten Verbände vorgesetzten und die im Lokalverkehre betheiligten Verwaltungen haben nach Festsetzung der Haftpflicht für die Erstattung der von der regulirenden Verwaltung verauslagten Entschädigungsbeträge in der nächsten Monatsabrechnung Sorge zu tragen.

5. Sollte der Reklamant den Rechtsweg betreten, so hat die verklagte Verwaltung den betheiligten Verwaltungen rechtzeitig Gelegenheit zu geben, ihre Ansichten und Beweismittel mitzutheilen, nöthigenfalls selbst in den Prozeß einzutreten. Die Verwaltungen wollen die gegen die regulirende Verwaltung ergehenden richterlichen Entscheidungen auch gegen sich gelten lassen.

Die Prozeßkosten und Mandatariengebühren werden von den betheiligten Verwaltungen nach demselben Verhältnisse, nach welchem der Ersatz zu leisten ist, getragen.

6. Bei allen Mittheilungen von Akten sollen letztere stets chronologisch geordnet, foliirt und gehörig geheftet sein.

Den Cirkularschreiben sind, außer in dem unter Nr. 3 zuerst behandelten Falle, stets Abschriften für alle betheiligten Verwaltungen beizufügen.

7. Die nach Anhörung der streitenden Theile getroffenen schiedsgerichtlichen Entscheidungen der Differenzen zwischen den Verbänden und Verwaltungen über die Betheiligung an Entschädigungen sind endgültige. Eine in Folge einer Garantieklage (Adcitation) etwa ergangene gerichtliche Entscheidung ist für die Beitragspflicht der betheiligten Verwaltungen unpräjudizirlich.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. fehlt. Motive des Preuß. Entw. fehlen. I. Lesg. Prot. S. 827—830. Entw. I. Lesg. Art. 339. II. Lesg. Prot. S. 1230—1232. Entw. II. Lesg. Art. 376. Denkschrift des Vereins Deutsch. Eisenb.-Verw. vom 12. Dezember 1859 S. 20—22. Monita: Nr. 450 (Art. 397), 451 c., 454 Nr. 3. Zusammenstellung der Erinner. S. 72, 74, 76. III. Lesg. Prot. S. 4702 (Art. 402), 5030—5037, 5115 f., 5123 f.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des H.-R. 1. Aufl. I., 1 §§ 31, 32 f. S. 194 f. I., 2 § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23 a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 f. v. Rönne, Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Uebersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, H.-R. § 10 S. 44 f. Behrend, H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. S. 1 u. 2. Vgl. ferner die zum Art. 401 angef. Literatur Bd. II. S. 2 und im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 479. Endemann, H.-R. § 161 S. 761, 762. v. Hahn II. S. 550—552. Keyßner S. 492. C. F. Koch S. 436. Kowalzig S. 453. Makower Anm. z. Art. 429. Puchelt II. S. 441—443. Wengler S. 417, 418. v. Krämel S. 611—613. Gad S. 313, 314. Gareis S. 372. Thöl, H.-R. III. § 114 S. 230—232. Scheffer u. Groß S. 459, 460. Brix S. 423, 424. Wächter I. S. 300 Anm. 32. Stubenrauch S. 555. Kuhn in Busch's Arch. Bd. 6 S. 374. W. Koch, Eisenb.-Transp.-R. S. 133—137 und in der Zeitschr. f. d. ges. H.-R. Bd. 10 S. 108 f. Hillig S. 70, 71. Ruckdeschel S. 162—169. Epstein S. 98—100. Wehrmann S. 170—172. v. Rönne, Erg. II. S. 516.

Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts: s. die zum Art. 401 angeführte Rechtsprechung: oben Bd. II. S. 2 und das Erk. des Deutsch. Reichsger. vom 28. Oktober 1881. Braun u. Blum, Annal. Bd. 4 S. 489 f.

299) Prinzip und Entstehung des Art. 429.

Die Ausnahme zu dem Vertragsverbote des Art. 423 H.-G.-B., welche im Art. 429 l. c. enthalten ist, besteht darin, daß der Kreis derjenigen Eisenbahnen, welche einen Transport zur einheitlichen Ausführung über ihre Strecken übernommen und demgemäß nach Art. 401 sämmtlich als Frachtführer für den ganzen Transport zu haften haben, in Rücksicht auf die Zahl der haftpflichtigen Subjekte im Vertragswege beschränkt werden darf.

Art. 401 schreibt nämlich im Alin. 1 vor:

> daß jeder Frachtführer, wenn er zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihm übernommenen Transports das Gut einem anderen Frachtführer übergiebt, für diesen und die etwa folgenden Frachtführer bis zur Ablieferung haftet,

und ferner im Alin. 2:

> daß jeder Frachtführer, welcher auf einen anderen Frachtführer folgt, dadurch, daß er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief annimmt, in den Frachtvertrag gemäß dem Frachtbrief eintritt, eine selbstständige Verpflichtung übernimmt, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefs auszuführen und auch in Bezug auf den von den früheren Frachtführern bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben einzustehen hat.

Es war die Absicht des Gesetzgebers — wie aus den Konferenzberathungen erhellt — durch diese positiven Gesetzesbestimmungen, deren Rechtskonstruktion Bd. II. Anm. 73 ff., 75 ff. S. 1—58 des Näheren bereits erörtert worden ist, dem Absender bei den durch mehrere Frachtführer zu bewirkenden Transporten eine größere Garantie für deren Ausführung zu geben, als sie in der Verbindlichkeit des ersten Frachtführers allein liegt. Die ganze Reihe der betheiligten Frachtführer soll deshalb dem Absender für den gesammten Transport derartig mitverhaftet sein, daß er sich an jeden wegen Erfüllung aller aus dem ursprünglichen Frachtvertrage sich ergebenden Verbindlichkeiten unmittelbar halten kann, auch ohne mit jedem Einzelnen direkt kontrahirt zu haben. Lediglich an die thatsächliche Voraussetzung,

> daß der folgende Frachtführer das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe annimmt,

knüpft das Gesetz die Folgerung, es sei ein direkter Vertrag zwischen dem Absender und jedem folgenden Frachtführer zu Stande gekommen, Inhalts dessen er in den Frachtvertrag gemäß dem Frachtbriefe eintritt, eine selbstständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefs auszuführen übernimmt und auch in Bezug auf den von den früheren Frachtführern bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben einzustehen hat. Der Absender wird dadurch also vertragsmäßig berechtigt, den folgenden Frachtführer — ohne mit ihm direkt kontrahirt zu haben — auf die volle Erfüllung des Frachtvertrages in gleicher Weise, wie den ersten Frachtführer in Anspruch zu nehmen, der folgende

Frachtführer verpflichtet, nicht nur selbst den Transport nach Inhalt des Frachtbriefs auszuführen, sondern auch für die Verbindlichkeiten der früheren einzustehen.

Die Rechtswirkungen, welche aus diesem Verhältnisse zwischen den am Transporte betheiligten Frachtführern und dem Absender entstehen, sind, wie oben Bd. II. S. 29ff. gleichfalls bereits hervorgehoben, nach Inhalt der Bestimmungen des Art. 401 Alin. 2 die der Korrealobligation. Alle betheiligten Frachtführer treten durch die Uebernahme des Guts mit dem ursprünglichen Frachtbriefe in ein Gesammtschuldverhältniß zum Absender (bezw. Empfänger). Auf Grund des ursprünglichen Frachtvertrages, in welchen sie der Reihe nach eintreten, werden sie sämmtlich correi, d. h. jeder haftet solidarisch für das Ganze, für die Ausführung des ganzen Transports aus demselben Fundamente, aus dem ursprünglichen Frachtvertrage.

Eine der wichtigsten Folgen dieses Korrealverhältnisses besteht darin, daß jeder am Transporte betheiligte Frachtführer selbstständig für die Erfüllung des ganzen ursprünglichen Frachtvertrages haftet und daß demgemäß der Absender (bezw. Empfänger) berechtigt ist, jeden der am Transporte betheiligten Frachtführer einzeln oder einige oder alle zusammen auf Erfüllung in Anspruch zu nehmen, er kann unter ihnen beliebig wählen, von der Wahl abgehen und verliert dieses Wahlrecht erst mit seiner Befriedigung. (Vgl. Bd. II. S. 30, 50ff.)

Die Bestimmungen des Art. 401 können Seitens des gewöhnlichen Frachtführers durch den Frachtvertrag beliebig abgeändert, beschränkt oder aufgehoben werden. Es darf also auch in dem ursprünglichen Frachtvertrage von dem ersten Frachtführer mit dem Absender von vornherein verabredet und in den Frachtbrief aufgenommen werden, daß Art. 401 Alin. 2 auf die Reihe der aufeinander folgenden Frachtführer keine Anwendung finden, die Uebernahme des Guts mit dem ursprünglichen Frachtbriefe ein Korrealverhältniß zwischen ihnen nicht begründen, vielmehr der fortgesetzte Transport in eine Reihe einzelner, von einander unabhängiger Frachtverträge zerfallen und jeder nur für seine Strecke oder nur einige für die anderen, z. B. der erste und der letzte oder irgend ein beliebiger dritter für den ganzen Transport bezw. einen bestimmten Theil des Transports haften solle. Die Vertragsfreiheit des gewöhnlichen Frachtführers ist nicht begrenzt. (Vgl. Bd. II. S. 57.)

Dagegen sind die Eisenbahnen gemäß Art. 423 H.-G.-B. an sich nicht befugt, die Anwendung der im Art. 401 enthaltenen Bestimmungen zu ihrem Vortheile im Voraus auszuschließen oder zu beschränken. Sie würden also auch nicht befugt sein, den Kreis der nach Art. 401 Alin. 2 solidarisch haftpflichtigen Eisenbahnen auf eine oder einige der betheiligten im Vertragswege zu begrenzen, falls ihnen nicht eine gesetzliche Ausnahmebestimmung einen solchen Befreiungsvertrag gestattete. Diese Ausnahme wurde aber in III. Lesung im Interesse des Eisenbahnfrachtverkehrs für dringend erforderlich gehalten. (Vgl. Bd. II. S. 58.) Es wurde geltend gemacht, daß für den Eisenbahnverkehr, in welchem fast stets mehrere, häufig eine sehr große Anzahl verschiedener Bahnen am Transporte betheiligt sind, es sich nicht empfehle, dem Berechtigten so viele Verpflichtete gegenüberzustellen, die er nach seiner Wahl in Anspruch nehmen könne, zumal ihm im gewöhnlichen Laufe der Dinge jede einzelne der in Betracht kommenden Transportanstalten für die Erfüllung seiner Ansprüche die genügende Garantie biete.

Vgl. Eger, internat. Eisenb.-Frachtr. S. 82, Ruckdeschel S. 163, Wehrmann S. 171.

Nachdem durch Art. 401 Alin. 2 beschlossen worden sei, daß in der Uebernahme eines

durchgehenden Frachtbriefes und des darin bezeichneten Gutes die Uebernahme des ganzen Transports zu finden sei und jeder einzelne dabei betheiligte Frachtführer gleichviel ob ihm das Gut vom Absender oder einem früheren Frachtführer übergeben werde, für den ganzen Transport solidarisch hafte und alle seine Vor- und Nachmänner vertreten müsse, könnten die Eisenbahnen bei der großen Ausdehnung, auf welche sich nunmehr die Transportgeschäfte bezögen, sowie bei der Unmöglichkeit einer genügenden Sicherung bei Auswahl der für den Weitertransport zu benutzenden Transportmittel, endlich bei der Unausführbarkeit einer genügenden Kontrole der neuen Frachtführer, einer beschränkenden Ausnahmebestimmung unmöglich entbehren. Aus diesem Grunde einigte man sich unter mehreren entsprechenden Vorschlägen – vgl. Monit. 450 (Art. 397), 451 c., 454 Nr. 3 Prot. S. 4702 (Art. 402) — dahin eine gewisse Beschränkung in der Zahl der verpflichteten Eisenbahnen dem Berechtigten gegenüber im Vertragswege zuzulassen, d. h. durch eine positive gesetzliche Ausnahmebestimmung den Eisenbahnen eine Vereinbarung mit dem Absender freizustellen, wonach:

> „wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere sich an einander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, nicht sämmtliche betheiligte Eisenbahnen, sondern nur:
>
> 1. die erste Bahn,
> 2. diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat,
> 3. unter den übrigen in der Mitte liegenden aber nur diejenige, welcher nachgewiesen wird, daß sich der Schade auf ihrer Strecke ereignet hat,
>
> (im Ganzen also höchstens drei) zu haften haben".

Was die Haftung der in der Mitte liegenden Bahnen anlangt, so war von einigen Mitgliedern beantragt worden,

> „den Betheiligten neben dem Rechte, sich an die erste und letzte Bahnverwaltung zu halten, auf die Befugniß, jede der Zwischenbahnen zu belangen, welcher das Gut übergeben worden, mit der Wirkung einzuräumen, daß dieselbe für Verlust und Beschädigung des Frachtguts haften müsse, wenn sie nicht den Beweis liefere, daß sie das Gut unbeschädigt wieder abgeliefert habe, der Schaden also auf einer anderen Bahn entstanden sei".

Gegen diesen Antrag wurde jedoch bemerkt: derselbe sei mit dem im Art. 429 befolgten Systeme unvereinbar, weil er die Eisenbahnen zum Vortheile des Publikums mit zwiefacher Strenge behandle. Man könne wohl im Interesse eines schnellen Transportverkehrs und damit einerseits bei Uebernahme und Wiederablieferung der von Bahn zu Bahn gehenden Güter Weiterungen möglichst vermieden würden, andererseits aber doch das Publikum die nöthige Sicherheit habe bestimmen, daß die erste und letzte Bahn für alle Schäden unbedingt dem Absender oder Empfänger gegenüber haften müsse, weil eine und dieselbe Bahn heute Güter annehme oder abliefere und morgen Zwischenbahn sei, somit eine Ausgleichung der Folgen einer solchen Haftbarkeit der Bahnen schon durch den gewöhnlichen Lauf der Geschäfte eintrete, und überdies noch durch Verbände u. dgl. die nöthige Ausgleichung herbeigeführt werde. Aber dann könne man unmöglich zugleich bestimmen, daß nach Wahl der Betheiligten auch die Zwischenbahnen belangt werden

könnten, denn damit würde die Voraussetzung wegfallen, unter welcher allein das System des Art. 429 haltbar erscheine und dessen Zweck vereitelt werden. Durch Annahme des Antrags bewirke man, daß die Zwischenbahnen bei Uebernahme der Güter mit der größten Aengstlichkeit zu Werke gehen müßten, und mache man das bisherige Verfahren, wonach die Güter ohne Umladung und Untersuchung auf demselben Wagen von Bahn zu Bahn gingen, unmöglich. Der in Rede stehende Antrag komme bei der Schwierigkeit des den einzelnen Bahnverwaltungen auferlegten Beweises darauf hinaus, daß es bei der Regel des Art. 401, der Solidarität aller Bahnen, sein Verbleiben behalte....“

Aus diesen Gründen wurde zwar der obige Antrag abgelehnt, dagegen unter vollständiger Umkehrung der Beweislast ein anderweiter Antrag, die Haftpflicht auch auf die Verwaltung der Zwischenbahn in dem Falle auszudehnen, wenn ihr nachgewiesen werde, daß auf ihrer Strecke der Schaden sich zugetragen habe, angenommen (Prot. S. 5030—5037).

Nachdem noch im weiteren Verlaufe der Berathung die Worte „sich an einander schließende“ Eisenbahnen einer Erörterung unterzogen worden waren, (vgl. Anm. 300 S. 441) wurde die Annahme des Art. 429 in seiner gegenwärtigen Fassung nach dem Vorschlage der Redaktionskommission beschlossen.

300) **„Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere sich an einander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so kann bedungen werden, daß nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbrief übernommen haben, nach Maßgabe des Art. 401 als Frachtführer für den ganzen Transport haften, sondern daß nur die erste Bahn und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbrief zuletzt übernommen hat, dieser Haftpflicht für den ganzen Transport unterliegt,** vorbehaltlich des Rückgriffs der Eisenbahnen gegen einander, **daß dagegen eine der übrigen, in der Mitte liegenden Eisenbahnen nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden kann, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schade auf ihrer Bahn sich ereignet hat.“**

Art. 429 gestattet — als vierzehnte Ausnahme von der Regel des Art. 423 — den Eisenbahnen eine vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht aus Art. 401 insofern, als, wenn der Transport eines Gutes von mehreren Eisenbahnen auf Grund eines Frachtbriefs übernommen wird, die an sich aus Art. 401 folgende solidarische Haftpflicht aller dieser Bahnen dahin begrenzt werden darf, daß nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbrief zuletzt übernommen hat, unbedingt zu haften haben, dagegen eine in der Mitte liegende Bahn nur dann, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schade auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Von dieser Befugniß ist in dem Eisenbahn-Betriebs-Reglement (§ 62) Gebrauch gemacht (vgl. Anm. 302 S. 447), d. h. der vom Gesetze gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht (s. Thöl H.-R. III. § 114 S. 230 f.).

Der gesetzgeberische Grund für die Zulassung dieses Befreiungsvertrages ist bereits in der vorangehenden Anm. 299 S. 436 f. erörtert worden.

Die thatsächliche Voraussetzung für den durch Art. 429 gestatteten Befreiungsvertrag ist in dem Eingangssatze des Artikels ausgesprochen:

> „Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere sich an einander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so kann bedungen werden . . .

Es ist hier, wenn auch in etwas abweichender Wortfassung, die thatsächliche Voraussetzung des Art. 401 Alin. 2 H.-G.-B. gemeint: Uebernahme des Guts mit einem durchgehenden oder direkten Frachtbriefe, d. h. mit einem solchen, welcher die Aufeinanderfolge mehrerer Eisenbahnen zur einheitlichen Ausführung des Transports, die Bewirkung des Transports durch mehrere sich an einander anschließende Eisenbahnen zum Inhalt hat. Vgl. über diese Voraussetzung des Näheren: Bd. II. Anm. 76 S. 37—44. Trifft dieselbe nicht zu, erfolgt die Uebernahme des Guts nicht mit einem durchgehenden, auf die einheitliche Ausführung des Transports durch mehrere anschließende Bahnen gerichteten Frachtbriefe, so fehlt dem Befreiungsvertrage die gesetzlich allein zulässige Basis. Die Worte: „wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt“ bedeuten: wenn eine Eisenbahn einen Frachtvertrag in Betreff eines Gutes mit einem Frachtbriefe eingeht. Es kann hier nicht von der bloßen faktischen Empfangnahme des Gutes als Folge eines abgeschlossenen Frachtvertrages die Rede sein, sondern von dem Frachtvertragsabschlusse, der vertragsmäßigen Uebernahme des Transports, und es wäre daher auch angemessener gewesen, statt „Gut“ zu sagen „Transport“ oder statt „das Gut übernimmt“ „einen Frachtvertrag eingeht“, denn nur an den Frachtvertrag, nicht an die bloße faktische Empfangnahme des Gutes kann sich der Befreiungsvertrag bezw. die befreiende Vereinbarung anschließen. Unter „Gut“ ist hierbei jede Art von Transportgut (s. Bd. I. Anm. 3 S. 24) zu verstehen, also auch Reisegepäck im durchgehenden Verkehre a. a. O. S. 25.

Vgl. Hillig S. 70, W. Koch S. 135, Puchelt II. S. 442 Anm. 5, Scheffer u. Groß S. 460.

Ferner ist zu unterscheiden zwischen Transport mit direktem Frachtbriefe und Transport im direkten Verkehre. Der direkte Frachtbrief bezweckt nur die Gleichheit und Einheitlichkeit des Frachtvertrages in Form, Inhalt und Wirkung für die ganze Transportstrecke der mehreren am Transporte betheiligten Bahnen, den Ausfall neuer Frachtbriefe unterwegs und beim Uebergange von Bahn zu Bahn, sowie in Folge dessen insbesondere die solidarische Haftpflicht aller am Transporte betheiligten Bahnen. Direkter (Verbands-) Verkehr dagegen ist im technischen Sinne derjenige Verkehr, zu welchem sich mehrere Verwaltungen an einander anschließender Bahnen behufs Erstellung gemeinschaftlicher Tarife zur Aufnahme von Konkurrenzbestrebungen oder aus anderen Verkehrsinteressen gewissermaßen in eine Transportgesellschaft vereinigen. Zur Uebernahme eines Transports mit direktem Frachtbriefe ist jede Deutsche und Oester.-Ungar. Eisenbahn durch § 46 des Eisenb.-Betr.-Regl. (s. Anm. 205 S. 184) verpflichtet. Dagegen besteht eine Verpflichtung zur Uebernahme von Transporten im direkten Verkehre nicht. Denn die Verpflichtung zum Transport mittelst direkten Frachtbriefs schließt keineswegs diese weitergehende Verpflichtung zur Eingehung direkter Verkehre in sich, der Transport zwischen mehreren Bahnen kann mittelst direkten Frachtbriefs und doch im s. g. gebrochenen — nicht direkten — Verkehre (d. h. ohne gemeinschaftliche Tarife) er-

folgen. Wenn demgegenüber Puchelt II. S. 442 Anm. 1 bemerkt: „Der Art. 429 unterstelle durchgehendes Gut (Transitgut) mit einem einheitlichen Frachtbriefe, und zu dessen Annahme sei dem Publikum gegenüber keine Eisenbahn verpflichtet, das Vertragsverhältniß zwischen den Eisenbahnen (die Eisenbahnverbände) sei eine interne Sache, auch das Deutsche Reglement § 46 ändere daran nichts, da dort nur die Vermittlungsadresse für den Uebergang des Frachtguts von einer Bahn auf die andere nachgelassen, nicht aber den Eisenbahnen eine neue Pflicht auferlegt sei", so beruht diese nicht zutreffende Auffassung auf einer Verwechselung der Begriffe des direkten Frachtbriefs und direkten Verkehrs. Denn durch § 46 des Eisenb.-Betr.-Regl. ist den Eisenbahnen allerdings die Annahme direkter (durchgehender) Frachtbriefe zur Pflicht gemacht. Transport ohne Vermittlungsadresse, d. h. ohne Ausstellung neuer Frachtbriefe behufs des Uebergangs von einer Bahn auf die andere ist gleich dem Transport mit einheitlichem, direktem (durchgehendem) Frachtbriefe.

S. Anm. 205 S. 185, Eger, internat. Eisenb.-Frachtr. S. 61, 62, Ruckdeschel S. 164.

Einer Erläuterung bedürfen noch die Worte: „sich an einander anschließende Eisenbahnen". In den Berathungen III. Lesung wurde nämlich in der Erwägung, daß aus dem Gesetze nicht ersichtlich sei, was man unter „anschließend" zu verstehen habe, und wie groß der Zwischenraum zwischen zwei Eisenbahnen sein dürfe, damit nicht ausgeschlossen werde, daß man sie als anschließende ansehe, indem es sich hier doch nicht blos darum handeln könne. das Verhältniß zweier Bahnen zu regeln, deren Schienengeleise mit einander verbunden seien, und in der ferneren Erwägung, daß es auch an genügenden Gründen dafür fehle, die Anwendbarkeit der Artikels dann auszuschließen, wenn das Gut zwischen zwei Eisenbahnen eine Strecke weit auf eine andere Art, z. B. auf Evern über einen Strom transportirt werden müsse, von einem Abgeordneten folgende Fassung für den Eingang des Artikels beantragt:

„Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbrief übernimmt, nach welchem der Transport auf mehreren Eisenbahnen auszuführen ist, gleichviel, ob sich diese aneinander anschließen oder nicht, so" 2c.

Hiergegen wurde jedoch eingewendet: Es könne nicht zweifelhaft sein, was man unter anschließenden Eisenbahnen zu verstehen habe. Es komme weder darauf an, daß die Schienengeleise beider Bahnen in einander liefen, noch darauf, ob der Zwischenraum zwischen beiden ein wenig größer oder kleiner sei, sondern darauf, ob die Weiterbeförderung des Guts bis zur unmittelbaren Uebergabe an die nächste Eisenbahn in einem und demselben Eisenbahnbetrieb statthabe, gleichviel, welcher Mittel sich die Bahnverwaltung bediene, um das Gut von ihren Schienen auf die der anderen Bahn zu bringen; der Ausdruck „anschließend" habe eine juristische Bedeutung und beziehe sich auf die an einander anschließende Haftbarkeit der Bahnverwaltungen. Die Ausdehnung des Art. 402 auf den Gütertransport auch nicht an einander anschließender Bahnen würde aber mit den früher gefaßten Beschlüssen im Widerspruch stehen und praktisch unausführbar sein. (Prot. S. 5114, 5115.)

Zwar fand diese Interpretation von anderer Seite Widerspruch, jedoch wurde der fragliche Ausdruck unter Ablehnung obigen Antrags beibehalten (Prot. S. 5114), und es kann nicht zweifelhaft sei, daß sie die richtige ist. Es kommt lediglich darauf an, daß eine ununterbrochene Aufeinanderfolge von Eisenbahnen besteht,

welche den Transport (gleichviel mit welchen Transportmitteln) ausführen, und daß diese Reihe nicht durch selbstständige Zwischenfrachtführer anderer Art (Post, Dampfschifffahrtsgesellschaften 2c.) gestört wird.

Vgl. Brix S. 124, Gad S. 313, 314, Wächter I. S. 300 Anm. 32, Hillig S. 1e C. F. Koch S. 436 Anm. 86, v. Kräwel S. 613, Stubenrauch S. 555, Kuhn a Busch's Arch. Bd. 6 S. 374, W. Koch S. 134 Anm. 3. Wehrmann S. 170 Anm. 9 Ruckdeschel S. 163, 164, Levin S. 75, Puchelt II. S. 442.

Liegt die vorgedachte thatsächliche Voraussetzung — Uebernahme des Guts mit einem durchgehenden Frachtbriefe — vor, so kann Seitens der übernehmenden Eisenbahn bedungen werden, daß nicht die regelmäßige gesetzliche, im Art. 401 Alin. 2 vorgeschriebene Folge dieser Voraussetzung, die Haftung sämmtlicher Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbrief übernommen haben, als Frachtführer für den ganzen Transport eintritt, sondern:

> daß ausnahmsweise nur die erste Bahn und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat, dieser Haftpflicht für den ganzen Transport unterliegt, daß dagegen eine der übrigen, in der Mitte liegenden Eisenbahnen nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden kann, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Die im Art. 401 Alin. 2 vorgesehene gesetzliche Folge der Uebernahme des Guts mit direktem Frachtbriefe durch mehrere sich an einander anschließende Bahnen würde an sich sein, daß jede dieser Bahnen, welche das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe angenommen hat, in den Frachtvertrag gemäß dem Frachtbrief eintritt, eine selbstständige Verpflichtung übernimmt, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefs auszuführen, und auch in Bezug auf den von den früheren Eisenbahnen bereits ausgeführten Transport für die Verbindlichkeiten derselben einsteht. Diese gesetzliche Folge ist in abgekürzter Form unter Bezugnahme Art. 401 im Art. 429 — negativ — dahin ausgedrückt:

> „daß nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbrief übernommen haben, nach Maßgabe des Art. 401 als Frachtführer für den ganzen Transport haften",

wobei unter „Frachtbrief" der „ursprüngliche" — durchgehende — Frachtbrief des Art. 401 Alin. 2 zu verstehen, und „übernommen" identisch mit dem dort angewendeten „annimmt" gebraucht ist.

Diese Rechtswirkungen aus der Uebernahme des Guts mit durchgehendem Frachtbrief, welche Bd. II. Anm. 76 S. 44—57 eingehend erörtert sind, ausnahmsweise und entgegen dem prinzipiellen Vertragsverbote des Art. 423 abzuändern, ist den Eisenbahnen durch Art. 429 insoweit gestattet, als sie vertragsmäßig den Kreis bezw. die Zahl der solidarisch haftpflichtigen Eisenbahnen von vornherein beschränken dürfen.

Die Art und Form dieses Befreiungsvertrages ist analog den in den vorangehenden Art. 424—428 erwähnten Befreiungsverträgen, s. Anm. 225 S. 226. Durch die Vereinbarung kann die solidarische Haftpflicht sämmtlicher betheiligten Eisenbahnen aus Art. 401 Alin. 2 dem Absender bezw. Empfänger gegenüber first auf nur drei Eisenbahnen beschränkt werden:

1. die erste Bahn,

2. die Bahn, welche zuletzt das Gut mit dem Frachtbrief übernommen hat,
3. die in der Mitte liegende, welcher der Eintritt des Schadens auf ihrer Strecke nachgewiesen wird.

1. Die erste Bahn, d. h. diejenige, welche zuerst das Gut mit dem durchgehenden Frachtbrief übernommen, den Frachtvertrag unter Annahme des Guts und des durchgehenden Frachtbriefs abgeschlossen hat, die Annahme-, Versandt-, Abgangsbahn. Sie ist unbedingt haftpflichtig. Zu ihrer Inanspruchnahme genügt der Nachweis, daß sie ursprünglich und als erste den Frachtvertrag unter Uebernahme des Guts mit direktem Frachtbriefe eingegangen. Damit ist ihre Passivlegitimation begründet. Die Bahn ad 1 kann übrigens unter Umständen mit der Bahn ad 2 identisch sein.

2. Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat. Diese Bahn wird häufig, muß aber nicht identisch sein mit der letzten Bahn, welche nach Maßgabe des Frachtbriefs das Gut an den Adressaten abzuliefern hat, mit der Empfangs-, Ankunfts-, Ablieferungsbahn.

Thöl III. S. 231 Anm. 2, Brix S. 424, v. Hahn II. S. 551, Puchelt II. S. 442 Anm. 3, Ruckdeschel S. 163.

Vielmehr ist diejenige Bahn gemeint, welche das Gut und den Frachtbrief zuletzt in Händen gehabt hat (nicht das Gut allein, wie Brix S. 424 anzunehmen scheint), gleichviel ob der Transport vollständig zu Ende geführt oder unterwegs während der Ausführung in Folge der Beschädignng oder des Verlustes des Guts oder des Frachtbriefs abgebrochen worden ist. Mithin kann es auch eine bezüglich des vertragsmäßig übernommenen Transports in der Reihe sämmtlicher betheiligten Bahnen als Zwischenbahn figurirende Bahn sein. Die Annahme v. Hahn's (II. S. 551 § 2), daß hier die abliefernde Bahn gemeint sei, wenn es sich um Ersatz für Beschädigung des abgelieferten Guts handelt, dagegen, wenn das Gut nicht abgeliefert, diejenige Bahn, welche das Gut mit Frachtbrief zuletzt in Händen gehabt hat, ist somit nicht ganz zutreffend. Es ist stets diejenige Bahn die mithaftpflichtige, welche das Gut und den Frachtbrief zusammen erweislich zuletzt übernommen hat, gleichviel ob beides unterwegs oder erst am Ablieferungsorte beschädigt oder in Verlust gerathen ist, und gleichviel welche Bahn das Gut oder den Frachtbrief abgeliefert hat. Zur Inanspruchnahme der betreffenden Bahn ist der Nachweis erforderlich, daß sie Gut und Frachtbrief zuletzt übernommen hat, d. h. daß sich bei ihr die Thatsache der gemeinschaftlichen Uebernahme beider Objekte zum letzten Male vollzogen hat, und dieser Beweis wird allerdings zumeist nicht allein damit zu führen sein, daß Gut und Frachtbrief überhaupt an sie gelangt sind, sondern auch negativ dadurch, daß beides von den folgenden Bahnen nicht mehr übernommen worden ist bezw. sein konnte. Wenn v. Hahn a. a. O. annimmt, der Absender bezw. Empfänger habe nur zu beweisen, daß Gut und Frachtbrief an sie gekommen, nicht aber, daß es von ihr an die nachfolgende Bahn nicht abgeliefert worden sei, diese Ablieferung habe vielmehr (einredeweise) die Bahn zu beweisen, so kann dieser Auffassung nicht beigepflichtet werden. Denn haftpflichtig ist nur diejenige Bahn, welche Gut und Frachtbrief zuletzt übernommen hat. Zur Inanspruchnahme gehört hiernach der Beweis, daß die Bahn wirklich die zuletzt übernehmende gewesen. Der bloße Nachweis, daß Gut und Frachtbrief überhaupt an sie gekommen, thut nicht dar, daß beides zuletzt von

ihr übernommen worden. Hierzu ist unbedingt der freilich unter Umständen schwierige Negativbeweis erforderlich, daß eine Uebernahme Seitens der folgenden Bahnen nicht erfolgt sei. Der Umstand jedoch, daß dieser Nachweis für die Beschädigten ein schwieriger ist, zumal es sich um interne Uebergabeakte der Bahnen unter einander handelt, darf nicht dazu Anlaß geben, denselben ohne Grund unter Umkehrung der Beweislast der in Anspruch genommenen Bahn aufzulegen. Nicht sie hat zu beweisen, daß sie nicht die letzte, sondern der Beschädigte, daß sie die letzte sei. Die Bahn ad 2 kann übrigens unter Umständen mit den Bahnen ad 1 oder ad 3 identisch sein.

Dagegen ist, wenn der Nachweis, daß die in Anspruch genommene Bahn die erste oder die letzte gewesen, geführt ist, der weitere Nachweis, ob und wo etwa unterwegs der Verlust sich zugetragen, nicht erforderlich.

„In Erwägung zum ersten Kassationsmittel: daß nach Art. 401 H.-G.-B. beim Transporte eines Frachtguts durch mehrere aufeinander folgende, das Gut mittelst des ursprünglichen Frachtbriefes übernehmende Frachtführer (Eisenbahnen) der letzte derselben auch bezüglich des von den früheren ausgeführten Transportes für alle ihre desfallsigen Verpflichtungen einzustehen hat; daß hiernach zur Begründung der gegen die Beklagte als die das Gut zuletzt übernommen habende Bahn gerichteten Klage es der Feststellung derjenigen Station resp. Zwischenbahn, deren Dienstpersonal durch bösliche Handlungsweise den Verlust des Gutes verschuldet, nicht bedurfte, es vielmehr an der in dem angegriffenen Urtheil nicht fehlenden Feststellung genügte, daß der auf diese Weise verschuldete Verlust auf der Reise von der Aufgabe- bis zur Endstation erfolgt sei; daß mithin der von der Kassationsklägerin gerügte Mangel der ersteren Feststellung keinen Mangel in der erforderlichen Begründung der Entscheidung darstellt, das Kassationsmittel somit hinfällig erscheint."

Erkannt vom II. Civ.-Sen. des D. Reichsger. unterm 28. Oktober 1881, Braun u. Blum. Annal. Bd. 4 S. 489 f.

3. Eine in der Mitte liegende Eisenbahn, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden auf ihrer Bahn sich ereignet hat. Es sind hierunter diejenigen Bahnen zu verstehen, welche nach Maßgabe des durchgehenden Frachtbriefs zwischen der ersten, der Annahme- (Versandt-) Bahn, und der letzten, der Ablieferungs- (Ankunfts-) Bahn, liegen, die sog. Zwischen-, Transit- oder Durchgangsbahnen. Eine solche Bahn kann im Falle des Art. 429 nur dann als Frachtführerin in Anspruch genommen werden, wenn der Beschädigte einen zwiefachen Beweis erbringt:

a) daß die betreffende Bahn die Qualifikation einer „in der Mitte liegenden" besitzt,

b) daß auf ihrer Bahn der Schaden sich ereignet hat.

Der Beweis ad a. ist in der Regel an der Hand des durchgehenden Frachtbriefs, welcher Versandt- und Bestimmungsort bezeichnet, leicht zu führen. Der Transportweg, die Route bezw. die Richtung und Reihenfolge der zu benutzenden Bahnen pflegt, wenn verschiedene Wege vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte führen, entweder im Frachtbriefe vorgeschrieben zu sein oder wird nach Maßgabe der geltenden Reglements und Verkehrsverträge im Interesse des Absenders von der Annahmebahn (Versandtexpedition) bestimmt (§ 50 Nr. 3 Alin. 3 Betr.-Regl., s. Bd. I. Anm. 20 S. 104, 105).

Der Beweis ad b. bietet größere Schwierigkeiten, weil sich die internen Vorgänge beim Transport des Guts über mehrere Bahnen zumeist der Kognition des Absenders bezw. Empfängers entziehen. Festzuhalten ist hierbei, daß es sich nicht um diejenige Bahn handelt, welche an der Entstehung des Schadens die Schuld trägt, denselben durch ihr Verschulden herbeigeführt hat, sondern lediglich um diejenige, auf deren Strecke, in deren Bahnbereiche der Schaden sich ereignet hat (Brix S. 424), ein Umstand, der dann von Erheblichkeit ist, wenn die Schadensursache und der faktische Eintritt des Schadens verschiedenen Bahnen angehören. Die bloße Thatsache des Eintritts des Schadens ist für die Haftpflicht entscheidend, gleichviel ob die Bahn, wo dieses Ereigniß geschehen, auch zugleich dasselbe verschuldet hat oder nicht. Die Bahn ad 3 kann übrigens identisch mit der Bahn ad 2 sein.

Abgesehen von dem Beweise der Passivlegitimation, welchen der Absender bezw. Empfänger gegenüber jenen drei Bahnen zum Behufe der Inanspruchnahme als Frachtführer zu erbringen hat, bleiben die Grundsätze über die Beweislast, wie sie sich aus Abschnitt 1 und 2 des vorliegenden Titels ergeben, vollständig unverändert (Brix S. 424, Thöl III. S. 231).

Aus den Worten des Art. 429:

> „so kann bedungen werden, daß nicht sämmtliche Eisenbahnen ... für den ganzen Transport haften, sondern daß nur die erste Bahn &c. ...“

ergiebt sich klar, daß von dem Absender bezw. Empfänger lediglich die drei vorbezeichneten Bahnen — diese aber allerdings solidarisch ganz nach seiner Wahl — in Anspruch genommen werden dürfen. Auch im Falle der Insolvenz derselben ist er nicht berechtigt, nunmehr auf eine der übrigen Bahnen zurückzugreifen. (Puchelt II. S. 442 Anm. 4, Ruckdeschel S. 164. — A. M. Wehrmann S. 171.) Ausgeschlossen sind hiernach von jeder Haftpflicht gegenüber dem Absender bezw. Empfänger alle nicht unter die gedachten drei Kategorien fallenden Bahnen.

Diese Fassung des Artikels wird v. Krämel S. 612, 613 als nicht recht deutlich bemängelt; denn, wie die Erläuterung zu demselben ergebe, könne die Haftpflicht der das Frachtgut annehmenden und abliefernden Bahn durch keine Vereinbarung aufgehoben werden, es bleibe vielmehr unbedingt bei dieser Haftpflicht, während es nach dem Artikel den Anschein habe, als wenn auch diese Haftpflicht ein Gegenstand der Vereinbarung sein solle. Diese Vereinbarung betreffe also nur die Haftbarkeit der Zwischenbahnen, deren eintretende solidarische Haftbarkeit nach Art. 401 in der angegebenen Weise beschränkt werden könne. Der Artikel wolle also eigentlich nur sagen:

> „Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbrief übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere sich an einander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so kann die Haftbarkeit derjenigen Bahnen, welche zwischen der das Frachtgut annehmenden und abliefernden Eisenbahnen liegen, in der Weise beschränkt werden, daß eine solche Zwischenbahn nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden kann, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden auf ihrer Bahn sich ereignet hat.“

Diese Auffassung v. Krämel's muß als unzutreffend bezeichnet werden. Nach den Materialien lag es keineswegs in der Absicht der Gesetzgeber, die erste (Versandt-)

und die letzte (End-) Bahn für unbedingt haftpflichtig zu erklären, vielmehr sollte die nach Art. 401 sonst eintretende solidarische Haftung sämmtlicher Eisenbahnen auf drei besonders gekennzeichnete durch einen Befreiungsvertrag beschränkt werden dürfen: die erste, die zuletzt Gut mit Frachtbrief übernommen habende (also nicht immer die letzte, s. S. 443) und die in der Mitte liegende, auf welcher sich der Schaden ereignet hat. Diese drei müssen demnach in den Befreiungsvertrag ausdrücklich eingeschlossen werden, weil die durch Art. 429 gewährte Erlaubniß der vertragsmäßigen Beschränkung der Haftpflicht auf drei Bahnen eine Ausnahme von dem im Art. 401 ausgesprochenen Prinzipe der solidarischen Haftpflicht sämmtlicher betheiligten Bahnen darstellt und Ausnahmen nicht vermuthet werden.

Schließlich wird in Betreff der hier in Betracht kommenden Frage, nach welchen Gesetzen bezw. Reglements das zwischen dem Absender und den einzelnen Bahnen durch Uebernahme des Guts und Frachtbriefs begründete Rechtsverhältniß zu beurtheilen sei? auf die Ausführungen Bd. II. Anm. 76 S. 47 ff. Bezug genommen.

301) **„vorbehaltlich des Rückgriffs der Eisenbahnen gegen einander“.**

Die in den Artikel 429 eingefügten Worte „vorbehaltlich des Rückgriffs der Eisenbahnen gegen einander“ haben nach der ganzen Tendenz dieses Artikels keinen anderen Zweck, als auszudrücken, daß derselbe sich auf das Rückgriffsverhältniß der Bahnen unter einander nicht bezieht, letzteres von den Bestimmungen des vorliegenden Artikels nicht betroffen wird. Die im Buch 4 Titel 5 des H.-G.-B. enthaltenen Vorschriften über das Frachtgeschäft haben überhaupt nur die Rechtsverhältnisse des Frachtführers zum Absender und Empfänger zum Gegenstand, nicht aber, falls mehrere Frachtführer an einem Transporte betheiligt sind, Rechtsverhältnisse der letzteren zu einander. Diese Rechtsverhältnisse, namentlich das Regreßrecht regeln sich vielmehr, Mangels jeder besonderen Bestimmung, nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen, d. h. in erster Reihe nach den unter den betheiligten Frachtführern hierüber etwa bestehenden Verträgen und sodann nach dem maßgebenden bürgerlichen Rechte, — wie dies Bd. II. Anm. 76 S. 56, 57 des Näheren dargelegt ist (vgl. Ruckdeschel S. 165, Wehrmann S. 173).

Die Worte „vorbehaltlich des Rückgriffs der Eisenbahnen gegen einander“ erscheinen somit an sich überflüssig, weil das Rückgriffsverhältniß der Eisenbahnen gegen einander hier überhaupt nicht in Frage steht, wie es denn auch in dem zu Grunde liegenden Artikel 401 gar nicht erwähnt ist. Die Einfügung dieser Worte in den Art. 429 scheint lediglich der nicht gerechtfertigten Befürchtung entsprungen zu sein, man könne, wenn vertragsmäßig die Haftpflicht sämmtlicher Eisenbahnen gemäß Art. 429 auf drei beschränkt wird, mißverständlich zu der Annahme gelangen, diese Beschränkung gelte nicht nur dem Absender und Empfänger gegenüber, sondern auch im Verhältnisse der Eisenbahnen zu einander, derartig, daß die dem Absender 2c. nicht haftpflichtigen Eisenbahnen auch von der Regreßpflicht befreit seien. Eine solche Annahme ist aber nach dem ganzen Inhalte des Titels 5 und speziell des Art. 429, welcher nur von einer Verabredung mit dem Absender, nicht der Bahnen unter einander handelt, ausgeschlossen.

Der in Rede stehende Passus erscheint aber nicht allein überflüssig, sondern

auch unrichtig und der Absicht des Gesetzes zuwiderlaufend, weil die Fassung und Stellung inkorrekt ist und zu Zweifeln und falschen Folgerungen Anlaß geben muß. Denn unverkennbar ist doch vom Gesetzgeber nichts weiter beabsichtigt, als dem Gedanken Ausdruck zu geben, daß durch einen Befreiungsvertrag gemäß Art. 429 die etwaigen Regreßansprüche der Bahnen unter einander nicht berührt werden sollen. Keineswegs aber lag es in der Absicht, in die Regelung der Regreßverhältnisse der betheiligten Bahnen irgendwie materiell einzugreifen, ihre Vertragsfreiheit nach dieser Richtung hin zu beschränken oder von dem Vorbehalte eines Regresses überhaupt die Zulässigkeit des Befreiungsvertrages dem Absender gegenüber abhängig zu machen. Denn Art. 429 dient seiner Tendenz nach lediglich dem Zwecke, dem Beschädigten zu Gunsten der Bahnen nicht nach seiner Wahl sämmtliche am Transport betheiligten, sondern nur eine beschränkte Zahl gegenüberzustellen. Die Regreßpflicht der Bahnen unter einander hier hineinzuziehen und an eine gesetzliche Norm zu knüpfen, würde der ratio legis gänzlich zuwider sein. Indem aber der fragliche Passus mitten in diesen Ausnahmesatz hineingeschoben ist, kann die Stellung wie auch die Fassung „vorbehaltlich des Rückgriffs der Eisenbahnen gegen einander" nicht ohne Grund zu dem irrigen Schlusse führen, daß der Befreiungsvertrag aus Art. 429 eine Bestimmung über den Rückgriff der Bahnen unter einander, und zwar den Vorbehalt des Rückgriffs erfordere und die Gültigkeit des Befreiungsvertrages von diesem Erfordernisse abhängig sei. In der That ist aber die Aufnahme einer derartigen Bestimmung nicht geboten, den Bahnen steht es frei, im Frachtvertrage des Rückgriffes überhaupt nicht zu erwähnen, denselben anderwärts beliebig zu regeln, auszuschließen oder sich vorzubehalten. Mit Recht ist daher in dem entsprechenden § 62 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements der in Rede stehende Passus des Art. 429 am Schlusse als getrennter Zusatz in der weit geeigneteren und verständlicheren Form:

> „Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt."

beigefügt (s. S. 431 und Anm. 302 S. 448).

Auch v. Hahn II. S. 552 bemerkt: „Die Wahrung der Rechte der einzelnen Bahn bildet keinen Theil der Verabredung mit dem Absender, und es könnte den Bahnen freistehen, den Rückgriff vertragsmäßig auszuschließen. Daher erscheint die Aufnahme dieses lediglich die Rechtsverhältnisse des mehrere Eisenbahnen unter einander betreffenden Satzes in dem vorliegenden Artikel nicht korrekt. Sie erklärt sich aus dem Bestreben, ein etwa mögliches Mißverständniß fernzuhalten, als bezöge sich der Artikel auch auf jene Rechtsverhältnisse."

Die Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen haben ihre Rückgriffsrechte im Vertragswege durch die Art. 29 und 30 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (gültig vom 1. Januar 1881 an und Nachtrag IV. vom 1. Dezember 1882) einheitlich geregelt.

Vgl. oben S. 431—435 und ferner Anm. 303 S. 448 f.

302) **§ 62 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 62 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements enthält in Form einer reglementarischen Vorschrift die Ausbedingung derjenigen Haftbeschränkung (bezw. Verminderung

der Zahl der haftpflichtigen Eisenbahnen), welche — unter Modifikation des Art. 401 H.-G.-B. — durch Art. 429 den Eisenbahnen gestattet ist.

§ 62 macht den durch Art. 429 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag zu einem reglementarisch wirklich vereinbarten d. h. durch § 62 des Regl. wird — dem Art. 429 H.-G.-B. gemäß — vertragsmäßig ausbedungen,

> daß, wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere sich an einander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, als Frachtführer für den ganzen Transport nicht sämmtliche Eisenbahnen haften, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat, eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden kann, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat; sowie daß der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff dadurch nicht berührt wird.

§ 62 des Eisenb.-Betriebs-Reglements ist nach den Beschlüssen der Generalversammlung zu Hamburg (1860) und Köln in einer — im Vergleiche mit Art. 429 — etwas abgekürzten Fassung bereits in die Vereins-Güter-Reglements von 1862 und 1865 (§ 17) aufgenommen worden und später fast wörtlich in der Form des Art. 429 in die Reglements von 1870 und 1874 übergegangen. Nur insofern ist — wie bereits in Anm. 301 S. 447 bemerkt — eine Aenderung eingetreten, als die in Art. 429 in den Tenor des Befreiungsvertrages eingefügten Worte:

> „vorbehaltlich des Rückgriffs der Eisenbahnen gegen einander“

im Alin. 1 des § 62 Betr.-Regl. fortgelassen und als besonderes Alin. 2 an deren Stelle der Satz:

> „Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird dadurch nicht berührt.“

zugestellt worden ist. Daß diese Aenderung zu billigen ist, weil sie die in Art. 429 H.-G.-B. verfolgte Absicht des Gesetzgebers klarer ausspricht, als die Fassung des Art. 429, ist oben S. 447 des Näheren begründet worden.

Im Uebrigen ist für die Auslegung des § 62 Betr.-Regl. vornehmlich auf die Erläuterungen zu Art. 429 Anm. 301 S. 446 f. Bezug zu nehmen.

Vgl. Thöl, H.-R. III. § 114 S. 232, Ruckdeschel S. 162—169, Wehrmann S. 1-3 bis 173, Hillig S. 69—71, W. Koch, Eisenb.-Transp.-R. S. 133—137, Epstein S. .. bis 100, Puchelt II. S. 442 Anm. 5, v. Hahn II. S. 552 Anm. 2.

und nur noch hinzuzufügen, daß der im Alin. 1 des § 62 erwähnte Rückgriff der Eisenbahnen unter einander durch den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Art. 29 und 30 des Uebereinkommens zum Ver.-Betr.-Regl. im Vertragswege einheitlich geregelt worden ist.

S. hierüber oben S. 447 und die folgende Anmerkung 303 S. 448—452.

303) **Art. 29 des Uebereinkommens.**

Die Artikel 29 und 30 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement (gültig vom 1. Januar 1881 und modifizirt durch den Nachtrag IV. vom 1. Dezember 1882) treffen Vereinbarungen (s. S. 431 f.) für den Fall des Eintritts der

Haftpflicht beim Transport durch mehrere anschließende Eisenbahnen (Art. 401, 429, H.-G.-B. § 62 Betr.-Regl.) über die Rückgriffsverhältnisse dieser Eisenbahnen unter einander; und zwar enthält Art. 29 die materiellen Grundsätze, nach welchen sich die Tragung der Haftpflicht regelt, während Art. 30 das formelle Verfahren sowohl dem Publikum als auch den betheiligten Verwaltungen gegenüber normirt.

Art. 429, welcher die materiellen Grundsätze zum Gegenstande hat, zerfällt in 6 Ziffern, von denen Ziff. 1—3 die Haftpflicht für Verluste und Beschädigungen, Ziff. 4 für Versäumung der Lieferzeit betrifft, während die Ziff. 5 eine den Normen für beide Kategorien der Haftpflicht gemeinschaftliche Ausnahme ausspricht und Ziff. 6 eine von den allgemeinen Beweisregeln abweichende Normirung der Beweislast involvirt.

I.

Was die Haftpflicht für Verluste und Beschädigungen anlangt, so unterscheidet Ziff. 1, je nachdem ein Verschulden ermittelt ist oder nicht. Im ersteren Falle haften für Verluste und Beschädigungen an frachtpflichtigen wie frachtfreien Gütern und Gepäckstücken (einschließlich kartirter Dienstgüter), welche nicht direkt von der Aufgabestation bis zur Bestimmungsstation mittelst Karte bezw. Gepäckschein expedirt, sondern unterwegs aus dem Gebiete eines Verbands- oder Lokalverkehrs in das Gebiet eines anderen Verbands- oder Lokalverkehrs übergehen, diejenigen Verbände und Verwaltungen, durch deren Organe oder Einrichtungen Verlust oder Beschädigung verschuldet worden ist. — Wird dagegen ein solches Verschulden nicht ermittelt, so haften in den Grenzen der reglementsmäßigen Haftpflicht die an der Beförderung von der Aufgabestation bis zur Empfangsstation derjenigen Kartirungs- bezw. Gepäckscheinstrecke, in deren Bereich der Schaden entdeckt wird, betheiligten Verbände und Verwaltungen gemeinschaftlich nach Verhältniß der für ihre betreffenden Bahnstrecken zu berechnenden reinen Fracht, bei frachtfreier Beförderung nach Verhältniß der Kilometerzahl dieser Strecken. Liegt die Aufgabe- oder Empfangsstation der letzten Kartirungsstrecke außerhalb der Grenzen des Vereins, so tritt die Vereinsgrenze an die Stelle der auswärtigen Aufgabestation bezw. letzten Kartirungsstation.

Dieses Prinzip hat jedoch zwei Ausnahmen:

1. Nach Ziff. 2 haftet für Brandschäden und Schäden, welche während der Ueberführung von Gütern und Gepäckstücken über Flüsse oder Seen mittelst Schiffstrajekts oder über unfahrbare Bahnstrecken mittelst Fuhrwerks entstehen, ohne Rücksicht auf Verschuldung derjenige Verband bezw. diejenige Verwaltung, in deren Bereich der Schaden eintritt.

2. Nach Ziff. 3 haften bei spezieller Uebergabe die an der Beförderung bis zu der betreffenden Uebergabestation betheiligten Verbände nur für diejenigen Verluste und Beschädigungen, welche bei der speziellen Uebergabe ermittelt werden, für alle später ermittelten Verluste und Beschädigungen aber die an der weiteren Beförderung betheiligten Verbände und Verwaltungen.

II.

In Betreff der Haftpflicht für Versäumung der Lieferzeit wird gleichfalls in Ziff. 4 unterschieden, ob ein Verschulden ermittelt ist oder nicht. Im ersteren Falle haften diejenigen Verbände und Verwaltungen, in deren Bereich

eine verschuldete Versäumung stattgefunden hat, nach Verhältniß der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumnisse, wobei zur Erleichterung der Ermittelung des Verschuldens die Frachtkarten und auf Verlangen auch die Frachtbriefe beim Uebergange mit dem Datum- und Stundenstempel versehen werden sollen, soweit es die Betriebseinrichtungen ohne Transportverzögerung gestatten. Im letzteren Falle haften gemeinschaftlich alle an der Beförderung von der Aufgabestation (bezw. Vereinsgrenze) bis zur Frachtbriefsbestimmungsstation (bezw. Vereinsgrenze) betheiligten Verbände und Verwaltungen nach Verhältniß der reinen Fracht.

III.

Eine besondere Ausnahme sowohl zu den Grundsätzen ad I. wie ad II. enthält Ziff. 5, wonach Entschädigungen bis zu 4 Mark ohne Unterschied, ob das Verschulden einzelner Verbände oder Verwaltungen ermittelt ist und ob eine spezielle Uebergabe stattgefunden hat oder nicht, stets von der regulirenden Verwaltung ausschließlich, weitergehende Entschädigungen in einer bestimmten Höhe stets von den unter Nr. 1 Abs. 2 und Nr. 4 Abs. 2 bezeichneten Verbänden und Verwaltungen gemeinschaftlich zu übernehmen sind. Es sind dies alle Entschädigungen für Verluste, Beschädigungen und Verspätung, welche den Betrag von 30 Mark nicht übersteigen, und bei höheren Entschädigungen diejenigen Summen, welche für Verluste und Beschädigungen über den Betrag von 60 Mark pro 50 Kilogramm für Güter und 6 Mark pro halbes Kilogramm für Gepäck, sowie für Versäumung der Lieferzeit über den Betrag der Fracht für Güter und über den Betrag 0,2 Mark für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks und jeden Tag der Versäumniß gezahlt werden müssen.

Im Anschlusse an Ziff. 5 enthält Ziff. 6 insofern eine von den allgemeinen Beweisregeln abweichende Normirung der Beweislast, als die bloße Thatsache, daß die Beschädigung in dem Bereiche einer bestimmten Verwaltung eingetreten ist, die Vermuthung bedingen soll, daß diese Verwaltung die Beschädigung 2c. auch verschuldet hat derartig, daß sich letztere nur durch den Gegenbeweis des Nichtverschuldens von dieser Vermuthung befreien kann. Der Grund für die Vereinbarung der in Rede stehenden Vermuthung liegt darin, daß ohne dieselbe der Beweis, daß eine bestimmte Verwaltung die Beschädigung 2c. verschuldet hat, in Rücksicht auf die eigenthümlichen Verhältnisse des Bahnbetriebes erfahrungsgemäß fast zur Unmöglichkeit wird.

304) Art. 30 des Uebereinkommens.

Art. 30 des Uebereinkommens regelt unter 7 Ziffern das formelle Verfahren, welches bei einem durch mehrere Eisenbahnen ausgeführten Transport in Bezug auf die Entschädigungspflicht sowohl dem Publikum gegenüber (Ziff. 1 und 2), als auch im Verhältniß der Bahnen zu einander (Ziff. 3—7) zu beobachten ist und ergänzt in dieser Hinsicht nicht nur Art. 429 H.-G.-B. bezw. § 62 Betr.-Regl., sondern auch § 64 Alin. 6—12 Betr.-Regl. (Bd. II. S. 391, 392, 463).

Vgl. Eger, Internat. Eisenb.-Frachtr. S. 130—132, Wehrmann S. 174—177, Rundnagel S. 165, Thöl, H.-R. III. S. 250.

I.

Die Behandlung der Entschädigungsforderungen dem Publikum gegenüber.

Ziff. 1 spricht im Anschluß an § 64 Alin. 6—12 des Betr.-Regl. den Grundsatz aus, daß Seitens der Vereinsverwaltungen eine schnelle und koulante, dem kaufmännischen Wesen entsprechende Ausgleichung der Entschädigungsansprüche für durchaus nothwendig erachtet wird, und knüpft — da die Austragung der Entschädigungsfrage unter einander den Hauptgrund der Verzögerung bildet — daran die Verpflichtung, die Befriedigung als begründet anerkannter Ansprüche nicht von der Erörterung darüber abhängig zu machen, in welcher Weise der Schaden unter ihnen selbst zu tragen bezw. zu vertheilen ist.

Ziff. 2 bestimmt sodann, daß die Verhandlung der Entschädigungsansprüche mit dem Reklamanten ausschließlich durch die Versandt- oder die Empfangsverwaltung erfolgen, je nachdem die Reklamation bei dieser oder jener angebracht ist. (Diese Vereinbarung kann jedoch den Berechtigten nicht hindern, sich in Gemäßheit des Art. 429 H.-G.-B. und § 62 Betr.-Regl. auch nach seiner Wahl an diejenige Zwischenverwaltung zu halten, auf deren Bahn der Schaden sich ereignet hat.) Die betreffende Verwaltung entscheidet, ob eine Entschädigung oder Rückzahlung und zu welchem Betrage zu leisten ist, wenn es sich um Entschädigungen bis zum Betrage von höchstens 600 Mark handelt, selbstständig, nur wenn höhere Entschädigungen gezahlt werden sollen, unter Mitwirkung der übrigen betheiligten Verwaltungen. In allen Fällen ist ihr die Pflicht auferlegt, die unverzügliche Zahlung festgestellter Entschädigungen bezw. Erstattung zu viel erhobener Frachten und sonstiger Vergütungen zu veranlassen. — Ferner soll, um mehrfache Reklamationen und Zahlungen in Beziehung auf denselben Fall zu verhüten, stets die Vorlegung des Originalfrachtbriefes von dem Reklamanten verlangt und sollen insbesondere Zahlungen nur gegen Vorzeigung desselben geleistet werden. (Diese Vereinbarung kann jedoch nicht hindern, daß der Berechtigte auch ohne Vorlegung des Originalfrachtbriefes die Zahlung fordert, wenn er sein Recht dazu anderweit zu begründen vermag, da der Frachtbrief nicht die Natur einer Skripturobligation hat und an demselben die Forderung nicht klebt.) Vor der Rückgabe des Frachtbriefs an den Reklamanten ist auf dem Frachtbriefe entweder durch Abstempelung oder in sonst geeigneter Weise ein ins Auge fallender Vermerk über die geschehene Regulirung zu machen.

II.

Die Behandlung der Entschädigungsforderungen unter den betheiligten Verbänden und Verwaltungen.

Ziff. 3 unterscheidet:

a) Entschädigungsforderungen im Gesammtbetrage von mehr als 4 bis einschließlich 30 Mark,
b) bis einschließlich 600 Mark, und
c) über 600 Mark.

a. Entschädigungsforderungen im Gesammtbetrage von mehr als 4 bis einschließlich 30 Mark werden von der regulirenden Verwaltung befriedigt und ohne Rücksicht auf Verschulden auf die haftpflichtigen Verbände und im Lokalverkehre betheiligten Verwaltungen unter genauer Angabe der Sen-

29*

dung ꝛc. vertheilt. Ist ein Verschulden ermittelt, so werden außerdem die Akten der betreffenden Verwaltung zur Einsicht übersendet (jedoch nur zur Remedur der vorgefallenen Unregelmäßigkeit ꝛc., nicht zur alleinigen Uebernahme des Schadens).

b. Bei Entschädigungsforderungen von über 30 Mark bis einschließlich 600 Mark findet, wenn nach der Beurtheilung der regulirenden Verwaltung das Verschulden einzelner Verbände und Verwaltungen nicht ermittelt ist, dasselbe Verfahren wie ad a. statt; wenn hingegen hiernach ein Verschulden ermittelt ist oder Seitens einer der betheiligten Verwaltungen behauptet wird, so sendet nach Befriedigung des Reklamanten die regulirende Verwaltung die Akten der angeblich schuldigen zur Erklärung über die alleinige Uebernahme der Haftpflicht. Wird diese anerkannt, so wird die Sache durch entsprechende Verrechnung erledigt. Wird die Haftpflicht nicht anerkannt und führen schriftliche Verhandlungen unter den Verwaltungen nicht zum Ziele, so ist die schiedsgerichtliche Entscheidung der Differenz herbeizuführen, bis zu deren Ergehen die Abrechnung der gezahlten Entschädigung ausgesetzt bleibt.

c. Bei Entschädigungsforderungen über 600 Mark ist das Verfahren von dem ad a. und b. insofern abweichend, als in der Regel vor der Befriedigung des Reklamanten eine Anfrage bei den betheiligten Verwaltungen ꝛc. zu erfolgen hat und, wenn sich hierbei differirende Ansichten ergeben, Zahlung und Abrechnung der Entschädigung ausgesetzt bleibt, bis eine hierüber herbeizuführende schiedsgerichtliche Entscheidung ergangen ist. Nur ausnahmsweise, wenn sonst Nachtheile aus der Verzögerung zu befürchten stehen, darf durch die regulirende Verwaltung im Voraus die Zahlung veranlaßt werden.

Ziff. 4 regelt die Frage der Erstattung in allen drei vorbezeichneten Fällen dahin, daß die betheiligten Verwaltungen für Erstattung der von der regulirenden Verwaltung veranslagten Entschädigungsbeträge in der nächsten Monatsabrechnung Sorge zu tragen haben.

Ziff. 5 bestimmt, daß im Falle eines Prozesses mit dem Reklamanten die verklagte Verwaltung den übrigen rechtzeitig Gelegenheit zur Mittheilung ihrer Ansichten und Beweismittel, event. zum Eintritt in den Prozeß geben soll. Die Verwaltungen sind verpflichtet, die gegen die regulirende (soll wohl heißen: verklagte, da die regulirende Verwaltung nicht immer die prozeßführende zu sein braucht) Verwaltung ergehenden richterlichen Entscheidungen auch gegen sich gelten zu lassen. Die Prozeß- und Mandatariengebühren werden im Verhältnisse der Ersatzleistung getragen.

Ziff. 6 enthält lediglich zwei Ordnungsvorschriften, nämlich erstens in Betreff der Aktenversendung, daß dieselben stets chronologisch geordnet, foliirt und gehörig geheftet sein sollen, sowie ferner in Betreff der Cirkularschreiben, daß denselben stets Abschriften für alle Betheiligten beizufügen sind.

Dagegen enthält Ziff. 7 zwei wichtige materielle Vorschriften:

1. die schiedsgerichtlichen Entscheidungen über die Betheiligung an Entschädigungen sind endgültige — also mit Ausschluß des Prozeßwegs,
2. eine in Folge einer Garantieklage (Adcitation) etwa ergangene gerichtliche Entscheidung ist für die Beitragspflicht der betheiligten Verwaltungen nicht präjudizirlich.

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 430.

Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbrief zum Transport übernimmt, in welchem als Ort der Ablieferung ein weder an ihrer Bahn, noch an einer der sich an sie anschließenden Bahnen liegender Ort, bezeichnet ist, so kann bedungen werden, daß die Haftpflicht der Eisenbahn oder der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport bis zum Ort der Ablieferung, sondern nur für den Transport bis zu dem Ort bestehe, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll; ist dies bedungen, so treten, in Bezug auf die Weiterbeförderung nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

Zusatz 1.

Eisenbahn-Betriebs-Reglement:

(Deutsch. Regl. vom 11. Mai 1874, Oesterr.-Ungar. Regl. vom 10. Juni 1874, Vereins-Regl. vom 1. Juni 1876 bezw. 1. Januar 1881 gleichlautend):

§ 65.

Beschränkung der Haftpflicht für Güter, welche nicht nach Eisenbahnstationen bestimmt sind.

Wird Gut mit einem Frachtbriefe zum Transport übernommen, in welchem als Ort der Ablieferung ein nicht an einer anschließenden Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer nicht für den ganzen Transport, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

In Ansehung der von der Bahnverwaltung eingerichteten Rollfuhren nach seitwärts belegenen Orten (cfr. § 59) besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auch für den Transport bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes.

§ 61
Alinea 2 u. 3.
Verfahren bei Ablieferungshindernissen.

Die Eisenbahn ist berechtigt, Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Versenders weiterbefördern zu lassen, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der Güter vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist. Dasselbe gilt von Gütern, deren Bestimmungsort eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation ist.

Die vorstehende Bestimmung findet keine Anwendung, soweit die Verwaltung Rollfuhrunternehmer zur Beförderung der Güter nach seitwärts belegenen Orten bestellt hat (cfr. § 59).

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. fehlt. Motive des Preuß. Entw. fehlen. I. Lesg. Prot. S. 827–830. Entw. I. Lesg. Art. 339. II. Lesg. Prot. S. 1230–1232. Entw. II. Lesg. Art. 37[illegible]. Monita Nr. 450 (Art. 397) Zusammenstellung der Erinner. S. 73. III. Lesg. Prot. S. 4702 (Art. 40[illegible]). 5030—5037, 5123, 5124.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des H.-R. 1. Aufl. I, 1 §§ 31, 32 [illegible] S. 194 f., I, 2 § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S. 461 f. v. Rönne, Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literaturübersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, Deutsch. Handelsr. § 10 S. 44 f. Behrend, Handb. des H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. S. 1 u. 2. Vgl. ferner die zum Art. 401 angef. Literatur Bd. II. S. 2 und im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 479. Endemann S. 762. v. Hahn II. S. 552. Keyßner S. 492. C. F. Koch S. 436. Kowalzig S. 454. Makower Anm. z. Art. 430. Puchelt II. S. 443—445. Wengler S. 418. v. Kräwell S. 613. Gareis S. 373. Thöl, § 115 S. 232–235. Scheffer u. Groß S. 460. Brix S. 424. W. Koch, Eisenb.-Transp.-R. S. 137. Hillig S. 71. Ruckdeschel S. 158, 194, 195. Epstein S. 92, 106. Wehrmann S. 184.

Entscheidungen: s. die zum Art. 401 angeführte Rechtsprechung Bd. II. S. 2 und das Erk. des Oesterr. Oberst. Ger. vom 7. August 1861. Röll S. 33.

305) Prinzip und Entstehung des Art. 430.

Die Reihe der Ausnahmen zu dem Vertragsverbote des Art. 423 erreicht mit der im Art. 430 H.-G.-B. enthaltenen Ausnahme ihr Ende, Inhalts deren es den Eisenbahnen gestattet ist, die ihnen aus der Uebernahme eines Transports bis zu einem im Frachtbriefe bezeichneten Ablieferungsorte gemäß Art. 401 erwachsende Haftpflicht als Frachtführer im Vertragswege räumlich zu beschränken d. h. nur bis zu einem dem bezeichneten Ablieferungsorte vorgelegenen Ort zuzulassen. Insofern unterscheidet sich die Ausnahme des Art. 430 von derjenigen des Art. 429, als letztere die Beschränkung der Haftpflicht rücksichtlich der Zahl der nach Art. 401 haftpflichtigen Subjekte, die subjektive Beschränkung der Haftpflicht, dagegen Art. 430 die Beschränkung rücksichtlich des aus Art. 401 sich ergebenden räumlichen Umfangs der Haftpflicht, die räumliche Beschränkung derselben gestattet.

Nach Art. 401 haftet sowohl der erste, wie auch jeder folgende Frachtführer, welcher das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, für den gesammten Transport von der Empfangnahme bis zur Ablieferung (Art. 395), d. h. Mangels

jeder Einschränkung, bis zu dem vertragsmäßig vereinbarten Ablieferungsort, als welcher bei Ausstellung eines Frachtbriefes der im Frachtbriefe bezeichnete Bestimmungsort anzusehen ist.

Vgl. Bd. I. Anm. 16 S. 88, Anm. 20 S. 102, Anm. 40 S. 225, Bd. II. Anm. 74 S. 24, Anm. 85 S. 145.

Auch die Eisenbahn oder, wenn mehrere Eisenbahnen mit durchgehendem Frachtbriefe nach Maßgabe des Art. 401 am Transporte betheiligt sind, sämmtliche betheiligten Eisenbahnen haften mithin als Frachtführer bis zu dem im Frachtbriefe bezeichneten Ablieferungsort. Während es aber dem gewöhnlichen Frachtführer freisteht, diese Haftpflicht im Vertragswege beliebig auf eine kürzere Strecke zu beschränken bezw. nur bis zu einem auf der Transportstrecke (unterwegs) belegenen Ort zu übernehmen, würden die Eisenbahnen in Gemäßheit des Art. 423 nicht befugt sein, eine derartige Beschränkung der ihnen nach Art. 395, 401 obliegenden Haftpflicht sich auszubedingen, wenn ihnen nicht durch die gesetzliche Ausnahmebestimmung des Art. 430 ein derartiger Befreiungsvertrag — in gewissen Grenzen wenigstens — gestattet wäre. Denn es liegt in der Natur und im Wesen der Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen, daß sie nur für denjenigen Theil eines durch verschiedene Transportmittel auszuführenden Transports als Frachtführer einzustehen vermögen, welcher mittelst der Eisenbahn selbst und auf Eisenbahnstrecken bewirkt wird, weil sie in der Regel nur soweit in der Lage sind, eine genügende Kontrole (bei mehreren Bahnen durch gemeinschaftliche Maßnahmen) auszuüben und die volle Garantie für sichere Ausführung sowie damit die strenge Haftpflicht des Frachtführers zu übernehmen. Allerdings sind die Eisenbahnen nach Art. 422 nur zur Eingehung von Frachtgeschäften für die eigene Bahnstrecke verpflichtet (s. Anm. 196 S. 165), und auch § 46 des Betriebs-Regl. dehnt diese Transportpflicht nur auf die Uebernahme des Transports vermittelst anschließender Eisenbahnen (von und nach Eisenbahnstationen) aus (s. Anm. 205 S. 184). Die Eisenbahnen sind also in der Lage — ohne Verstoß gegen Art. 422, 423 — ihre Haftpflicht als Frachtführer dadurch auf Eisenbahnstrecken einzuschränken, daß sie den Abschluß von Frachtverträgen bezw. die Annahme durchgehender Frachtbriefe nach Orten, welche nicht an der eigenen oder an anschließenden Strecken gelegen sind, verweigern. Indeß liegt es auf der Hand, daß ein derartiges Verfahren, wenn auch gesetzlich erlaubt, sehr erhebliche Verkehrserschwerungen zur Folge haben würde. Verweigert aber die Eisenbahn die Annahme derartiger Frachtbriefe nicht, so würde sie sich der strengen Haftpflicht des Frachtführers bis zum bezeichneten Bestimmungsorte aussetzen — eine Folge aus Art. 401, die nach dem Vertragsverbote des Art. 423 im Vertragswege nicht abgewendet werden könnte. Um hiernach den Eisenbahnen die Möglichkeit zu gewähren, durchgehende Frachtbriefe anzunehmen, als deren Ablieferungsort ein weder an der eigenen, noch an einer anschließenden Bahn liegender Ort bezeichnet ist, ohne daß die strenge Haftpflicht des Frachtführers sie über den eigentlichen Eisenbahntransport hinaus trifft, ist den Eisenbahnen durch Art. 430 als Ausnahme zum Art. 423 gestattet, die Norm des Art. 401 dahin vertrags- (bezw. reglements-) mäßig abzuändern, daß die Haftpflicht der Eisenbahn oder der Eisenbahnen als *Frachtführer* nicht für den *ganzen* Transport bis zum Ort der Ablieferung, sondern nur für den Transport bis zu dem Ort bestehe, wo der Transport *mittelst Eisenbahn* enden soll, und daß, wenn dies bedungen, in Bezug auf die Weiterbeför-

derung nur die Verpflichtungen des **Spediteurs** eintreten. Die Eisenbahnen dürfen also für den **Resttheil** des Transports, welcher nicht mittelst der Eisenbahn zu bewirken ist, sich zwar der Haftung nicht ganz entschlagen, wohl aber im Vertragswege die strenge Haftpflicht des **Frachtführers** in die mildere des **Spediteurs** umwandeln.

Von diesem Gesichtspunkte aus war zur III. Lesung von Preußen (Mon. Nr. 450 Art. 397 Alin. 1 und 2) und im Wesentlichen damit übereinstimmend von Württemberg (Prot. S. 4673, 4702, Art. 402 Alin. 1 und 2) die Aufnahme folgender Sätze beantragt worden:

> „Die Eisenbahnverwaltungen sind nur für den Transport auf der in ihrem Betrieb stehenden Bahn und für die dazu gehörige Empfangnahme und Ablieferung den Verpflichtungen der Frachtführer unterworfen.
>
> In Bezug auf einen etwaigen Weitertransport nach einem nicht an jener Bahn gelegenen Ort, welcher in dem Frachtbriefe als Ort der Ablieferung bezeichnet ist, finden auf sie, wenn nicht ein Anderes bedungen ist, die Verpflichtungen eines Spediteurs Anwendung."

und zur Begründung geltend gemacht: „In beiden Sätzen sei eine Ausnahmebestimmung zu Gunsten der Eisenbahnen enthalten. Dieser Ausnahmen könnten aber die Eisenbahnen bei der großen Ausdehnung, auf welche sich ihre Transportgeschäfte bezögen, sowie bei der Unmöglichkeit einer genügenden Sicherung bei Auswahl der für den Weitertransport zu benützenden Transportmittel, endlich bei der Unausführbarkeit einer genügenden Kontrole der neuen Frachtführer unmöglich entbehren. Es werde deshalb die Beibehaltung der beiden Sätze dringend befürwortet. Dem Bisherigen zufolge würden sie sich auf alle Transportverträge beziehen, gleichviel ob dieselben nur auf der ersten Bahn der Hauptsache nach zum Vollzuge kämen, um mit einem verhältnißmäßig geringen Transport abwärts von der Bahn ihre völlige Erledigung zu finden, oder ob das Gut auf Dampfschiffen, Flußschiffen, gewöhnlichen Lastwagen oder anderen, nicht unmittelbar an die erste Bahn sich anschließenden Eisenbahnen noch weiter zu transportiren sei. Für alle diese Fälle würde bestimmt werden, daß die Eisenbahnverwaltung, die sich an einem zwar durch mehrere Frachtführer, aber mit einem gemeinschaftlichen Frachtbrief zu vollziehenden Transport betheiligte, nur für ihre Strecke die Verpflichtungen eines Frachtführers und für den Weitertransport nur die Verpflichtungen eines Spediteurs habe. Was diesen letzteren Punkt angehe, so verstehe es sich von selbst, daß es darauf ankomme, welcher Ort in jedem einzelnen Falle als Bestimmungsort anzusehen, bezw. bis wohin der Transportvertrag geschlossen sei, ob also z. B. wirklich der von der Bahn abliegende Ort, weil die Fracht bis dahin verrechnet worden und dergleichen, als Bestimmungsort angesehen werden müsse, oder ob Grund vorhanden sei, anzunehmen, daß der Transportvertrag nur bis zu einer gewissen Eisenbahnstation geschlossen sei, der Angabe eines weiteren Ortes somit nur die Bedeutung einer Adresse zukomme, (z. B. wenn der Frachtbrief dahin laute, daß das Gut an eine bestimmte Station „Bahnhof restant" befördert werden solle, und auch nur bis dahin die Fracht berechnet sei). Es könne nicht zweifelhaft sein, daß in Fällen der letzteren Art Abs. 2 überhaupt keine Anwendung leide und die Eisenbahn über jenen Ort hinaus nicht einmal die Obliegenheiten eines Spediteurs, also nicht für Transportmittel zu sorgen habe u. dgl. Von den bisher besprochenen

Bestimmungen mache nur Abs. 2 für den Fall eine Ausnahme, wenn und soweit der Transport auf mehreren sich unmittelbar an einander anschließenden Eisenbahnen zur Ausführung gelange.“ (Prot. S. 5032, 5033.)

Beide Sätze wurden hierauf angenommen, zugleich aber beschlossen, daß es auch für die Eisenbahnen an und für sich bei der Regel des Art. 375 (jetzt Art. 401) verbleibe, die Eisenbahnverwaltungen aber die Bestimmungen des Art. 402 (jetzt Art. 430) vertragsmäßig festsetzen könnten.

Nachdem noch im Laufe der Verhandlungen die Worte „anschließende Eisenbahnen“ erläutert worden waren (s. Prot. S. 5115, 5116 oben Art. 429 Anm. 300 S. 441), erhielten vorstehendem Beschlusse gemäß die oben angenommenen Sätze Seitens der Redaktionskommission die im Art. 430 zum Ausdruck gebrachte Fassung. (Prot. S. 5123 Art. 403.)

306) **„Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbrief zum Transport übernimmt, in welchem als Ort der Ablieferung ein weder an ihrer Bahn, noch an einer der sich an sie anschließenden Bahnen liegender Ort bezeichnet ist,** so kann bedungen werden . . .“

Art. 430 gestattet — als fünfzehnte Ausnahme von der Regel des Art. 423 — der Eisenbahn eine vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht aus Art. 401 insofern, als, wenn bei der Uebernahme eines Transports als Ablieferungsort ein weder an ihrer, noch an einer anschließenden Bahn liegender Ort bezeichnet ist, ihre Haftpflicht als Frachtführer auf den Transport bis zur letzten Eisenbahnstation vertragsmäßig beschränkt werden darf und, wenn dies bedungen, für die Weiterbeförderung nur die Verpflichtungen eines Spediteurs eintreten.

Von dieser Befugniß ist in dem Eisenbahn-Betriebsreglement (§ 65 Alin. 1) Gebrauch gemacht (vgl. Anm. 308 S. 461), d. h. der vom Gesetze gestattete Befreiungsvertrag ist durch das Reglement zu einem wirklich vereinbarten gemacht, jedoch mit einer Ausnahme, nämlich in Ansehung der von der Eisenbahnverwaltung selbst eingerichteten Rollfuhren nach seitwärts belegenen Orten (§ 59 Alin. 5, Bd. II. Anm. 89 S. 165). Für diesen Fall ist im Betriebsreglement vereinbart, daß die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auch für den Transport bis zum Bestimmungsort des Guts besteht (§. 65 Alin. 2, s. unten Anm. 308 S. 461; s. Thöl H.-R. III. § 115 S. 232 f.).

Der gesetzgeberische Grund für die Zulassung dieses Befreiungsvertrages ist bereits in der vorangehenden Anm. 305 S. 454 f. erörtert worden. Die thatsächliche Voraussetzung für den durch Art. 430 gestatteten Befreiungsvertrag ist in dem Eingangssatze des Artikels ausgesprochen:

> „Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe zum Transport übernimmt, nach welchem als Ort der Ablieferung ein weder an ihrer Bahn, noch an einer der sich an sie anschließenden Bahnen liegender Ort bezeichnet ist, so kann bedungen werden . . .“

Der im Art. 430 gestattete Befreiungsvertrag darf hiernach nur bedungen werden:

1. wenn die Uebernahme eines Transports mit durchgehendem (direktem) Frachtbriefe gemäß Art. 401 H.-G.-B. vorliegt,
2. als Ablieferungsort ein weder an der ersten — übernehmenden —, noch

an einer anschließenden Bahn liegender Ort im Frachtbriefe bezeichnet ist.

Ad 1 ist in Betreff der Worte: „Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe zum Transport übernimmt" auf das hierüber bei Art. 429 S. 440 Bemerkte Bezug zu nehmen. Es ist nicht die bloße faktische Empfangnahme des Guts mit Frachtbrief, sondern die Eingehung eines Frachtvertrages mit dem bezeichneten Inhalt gemeint. Thöl (a. a. O. S. 232) nimmt an, daß sich Art. 430 sowohl auf den Fall des Art. 400, wie des Art. 401 beziehe. Indeß — abgesehen davon, daß im Falle des Art. 400 nicht von einem „durchgehenden" Frachtbriefe die Rede sein kann — muß Puchelt (II. S. 444) darin beigetreten werden, daß Art. 430 auf den Fall des Art. 400 keinen Bezug hat. Nach der Tendenz und Motivirung des Art. 430 (s. oben S. 456) sind nur solche Fälle gemeint, in welchen die Bahn nach Beendigung des Eisenbahntransports das Gut einem anderen selbstständigen Frachtführer (Fuhrmann, Schiffer, Post 2c.) zur Weiterbeförderung übergiebt, nicht aber solche Fälle, in welchen die Eisenbahn die Zustellung nach einem seitwärts gelegenen Ort durch ihr eigenes Personal, durch „ihre Leute" (Art. 400) bewirken läßt. Diese Zustellung ist kein neuer Transport, sondern lediglich eine besondere Modalität der Ablieferung am Bestimmungsort, auf welche Art. 430 keine Anwendung findet. Damit stimmt auch das Eisenbahn-Betriebsreglement überein, welches — sogar noch weitergehend — den Befreiungsvertrag aus Art. 430 auch für selbstständige, aber bahnamtlich bestellte Rollfuhrunternehmer (§§ 58, 59) ausschließt (§ 65 Alin. 2, s. unten Anm. 308 S. 461).

Ad 2 muß im Frachtbriefe als Ort der Ablieferung ein weder an der übernehmenden, noch einer sich daran anschließenden Eisenbahn belegener Ort bezeichnet sein. Die Bezeichnung muß im Frachtbriefe erfolgt sein. Zutreffend erläutert Thöl (S. 232, 233): „Das Gut soll also zuvörderst auf einer oder auf mehreren sich an einander anschließenden Eisenbahnen transportirt werden, und sodann durch anderen Landtransport oder durch Wassertransport, lediglich durch solchen oder durch nun wieder eintretenden Eisenbahntransport an den Ablieferungsort. Dieser kann auch eine Eisenbahnstation sein, aber sie hängt nicht zusammen mit der ersten oder den ersteren Bahnen, sondern ist von ihnen durch Wasser oder Land (sc. Landwege) getrennt. Es genügt also nicht ein Eisenbahntransport, damit das Gut den Ablieferungsort erreiche. Dieser liegt entweder abwärts von einer Eisenbahn oder ist zwar eine Eisenbahnstation, aber Station einer an den zunächst zu benutzenden Bahnen nicht sich anschließenden Bahn." Der Begriff der „sich an einander anschließenden Eisenbahnen" ist bei Art. 429 Anm. 300 S. 441 bereits des Näheren erörtert. Findet darnach innerhalb einer Eisenbahnstrecke oder zur Verbindung derselben mit einer folgenden ein Theil des Transports zu Wasser (z. B. mittelst Flußtrajekts) oder auf Landwegen (z. B. bei zeitweiser Unfahrbarkeit einer Eisenbahnstrecke) statt und ist dieser Wasser- oder Landtransport ein integrirender Theil des Eisenbahntransports, welcher von den betheiligten Bahnen selbst betrieben wird, so liegt eine Unterbrechung des Eisenbahntransports bezw. Anschlusses im Sinne des Art. 430 nicht vor. Nur dann ist der Ablieferungsort als weder an der ersten noch an einer Anschlußbahn liegend zu erachten, wenn der in der Mitte oder am Ende erforderliche Wasser-, Land- 2c. Transport von

einem selbstständigen Frachtführer bewirkt wird (s. R.-O.-H.-G. Bd. 14 S. 198, Puchelt S. 444).

Der im Frachtbriefe erwähnte, weder an der ersten, noch an einer Anschlußbahn belegene Ort muß endlich im Frachtbriefe ausdrücklich oder doch in sonst erkennbarer Weise (durch Berechnung der Fracht bis dahin: Prot. S. 5033) als Ablieferungsort bezeichnet sein. Ist jener Ort neben dem eigentlichen an der Bahn belegenen Bestimmungsort nur aus anderen Gründen (z. B. als Wohnort des zu avisirenden Empfängers, als Adreßort für eine künftige Dirigirung des Guts durch den Destinatär ꝛc.) im Frachtbriefe vermerkt, so findet Art. 430 überhaupt keine Anwendung und die Eisenbahn hat für den Weitertransport keinerlei weitere Haftpflicht. (Vgl. Prot. S. 5033 Ruckdeschel S. 194).

307) **„so kann bedungen werden, daß die Haftpflicht der Eisenbahn oder der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport bis zum Ort der Ablieferung, sondern nur für den Transport bis zu dem Ort bestehe, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll; ist dies bedungen, so treten in Bezug auf die Weiterbeförderung nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.“**

Ist die in der vorangehenden Anmerkung erörterte thatsächliche Voraussetzung gegeben, so kann Seitens der den Transport übernehmenden Eisenbahn bedungen werden, daß nicht die regelmäßige gesetzliche Folge des Art. 401: Haftung aller am Transport betheiligten Eisenbahnen als Frachtführer bis zu dem im Frachtbriefe bezeichneten Ablieferungsort (vgl. Bd. II. Anm. 74—76 S. 5 ff.) eintritt, sondern daß ausnahmsweise:

> die Haftpflicht der Eisenbahn oder der Eisenbahnen als Frachtführer nur für den Transport bis zu dem Ort bestehe, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll;

und, ist dies bedungen, so ist die gesetzliche Folge dieser Vereinbarung, daß in Bezug auf die Weiterbeförderung nur die Verpflichtungen des Spediteurs eintreten.

Die im Art. 401 vorgesehene gesetzliche Folge der Uebernahme eines Guts mit direktem Frachtbriefe würde sein, daß sämmtliche übernehmenden Eisenbahnen — die erste, wie alle folgenden — für die ganze Transportstrecke bis zu dem im Frachtbriefe bezeichneten Ablieferungsort die Haftpflicht als Frachtführer zu tragen haben.

Die gesetzliche Rechtswirkung aus der Uebernahme des Guts mit durchgehendem Frachtbriefe ausnahmsweise und entgegen dem prinzipiellen Vertragsverbote des Art. 423 abzuändern, ist den Eisenbahnen durch Art. 430 insoweit gestattet, als sie die Haftpflicht als Frachtführer lediglich auf den Transport über die eigene und die Strecken der Anschlußbahnen vertragsmäßig beschränken dürfen, derart, daß ihre Frachtführerhaftpflicht bereits an demjenigen Ort aufhört, wo dieser Eisenbahntransport enden soll. Für den über den zusammenhängenden Eisenbahntransport (s. Anm. 306 S. 458) hinausgehenden Resttheil des Transports bis zum Ablieferungsort treten an Stelle der Pflichten des Frachtführers die des Spediteurs. Dies besagen die Schlußworte des Artikels:

„Ist dies bedungen, so treten in Bezug auf die Weiterbeförderung nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein."

Die Vereinbarung, daß die Haftpflicht als Frachtführer für die betheiligten Eisenbahnen nur bis zu dem Orte sich erstreckt, wo der Eisenbahntransport enden soll, schließt also zugleich und ohne weitere Vereinbarung die gesetzliche Folge in sich, daß für die Reststrecke bis zum bezeichneten Bestimmungsort nur die Verpflichtungen des Spediteurs eintreten. Mit der ersteren Vereinbarung gilt letztere kraft gesetzlicher Vorschrift als mitbedungen.

Thöl III. § 165 S. 234 nimmt an, daß der Frachtvertrag in solchem Falle nicht die ganze Strecke begreife, sondern theils ein Frachtvertrag, theils ein Speditionsvertrag abgeschlossen sei, also derartig, daß der Beförderungsvertrag der Eisenbahn gewissermaßen in zwei Theile zerfällt, in einen Frachtvertrag und in einen Speditionsvertrag, wobei ersterer sein Ende mit dem Orte erreicht, wo der Eisenbahntransport in der beschriebenen Weise endet, während letzterer sich dort daran anschließt und an dem im Frachtbriefe bezeichneten Ablieferungsort endet. Hieraus zieht dann Thöl die Folgerung, daß den Speditionsvertrag, durch Annahme des Frachtbriefs, wenn das Gut über mehrere Bahnen geht, nur derjenige Eisenbahnunternehmer abschließt, welchem die letzte Eisenbahnstation angehört. Dieser Auffassung kann jedoch nicht beigetreten werden. Art. 430 gestattet den Eisenbahnen nicht, bei durchgehendem Frachtbrief nach einem nicht an der Eisenbahn belegenen Ablieferungsort, den Frachtvertrag lediglich auf die Strecke bis zur letzten Eisenbahnstation zu beschränken und — getrennt davon — für den Schlußtheil der Strecke einen Speditionsvertrag abzuschließen. Dies liegt weder im Wortlaute, noch in der Tendenz des Art. 430. Art. 430 erlaubt den Bahnen nur, die Haftpflicht aus dem für die gesammte Transportstrecke abgeschlossenen Frachtvertrage bezüglich der letzten Strecke auf das Maß der Verpflichtungen eines Spediteurs im Vertragswege herabzumindern (s. v. Kräwel S. 614, Brix S. 424). Daraus folgt, daß für die ganze Strecke bis zum Ablieferungsort ein einheitlicher Frachtvertrag vereinbart und nur in diesem zugleich die Herabminderung der Haftpflicht für die letzte Strecke von vornherein dem Absender gegenüber Seitens der ersten Bahn ausbedungen wird, mithin sämmtliche betheiligten Bahnen, nicht blos die letzte, die Verpflichtungen des Spediteurs (Art. 379—389 H.-G.-B.) an Stelle derjenigen des Frachtführers zu tragen haben. Die Haftpflicht des letzten, den Transport vollendenden Frachtführers gegenüber dem Absender und Empfänger wird von dieser Vereinbarung nicht berührt. Er haftet, wenn er sich nichts Besonderes ausbedungen hat, als Frachtführer, und zwar wenn er das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbrief übernommen hat, nach Art. 401 Alin. 2 für die ganze Transportstrecke, wenn er sich aber einen neuen Frachtbrief hat ausstellen lassen, nur für die betreffende Schlußstrecke. Denn die gemäß Art. 430 bedungene Herabminderung der Haftpflicht bezieht sich nur auf die Eisenbahnen, nicht auch auf die ihnen folgenden Frachtführer (vgl. Bd. I. Anm. 76 ff.

v. Hahn (II. S. 552) nimmt an, daß nach Art. 430 nur die Verpflichtungen des Spediteurs, nicht auch die besonderen Berechtigungen in Bezug auf die Weiterbeförderung eintreten sollen, die Eisenbahn also z. B. ohne besondere Stipulation im vorliegenden Falle für die Besorgung der Weiterbeförderung keine Provision beanspruchen könne. Diese Ansicht ist zutreffend, weil der Vertrag

für die Eisenbahnen nach dem Vorstehendem bis zum Ablieferungsorte Frachtvertrag bleibt, in welchem nur für die Schlußstrecke die Haftpflicht des Frachtführers auf die des Spediteurs herabgesetzt ist. Also auch für die Schlußstrecke haben die Eisenbahnen nicht die Rechte des Spediteurs, sondern des Frachtführers in Bezug auf Frachtlohn. Pfandrecht u. s. w.

308) **§ 65 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 65 Alin. 1 des Eisenbahn-Betriebsreglements enthält in Form einer reglementarischen Vorschrift die Ausbedingung derjenigen Haftbeschränkung, welche — unter Modifikation des Art. 401 H.-G.-B. — durch Art. 430 den Eisenbahnen gestattet ist.

§ 65 Alin. 1 macht den durch Art. 430 H.-G.-B. gestatteten Befreiungsvertrag zu einem wirklich vereinbarten, d. h. durch § 65 Alin. 1 wird — dem Art. 430 gemäß — ausbedungen:

> daß, wenn Gut mit einem Frachtbrief zum Transport übernommen wird, in welchem als Ort der Ablieferung ein nicht an einer anschließenden Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer nicht für den ganzen Transport besteht, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll.

Zugleich wird in Gemäßheit des Schlußsatzes des Art. 430 weiter bestimmt:

> daß in Bezug auf die Weiterbeförderung nur die Verpflichtungen des Spediteurs eintreten.

Vgl. Ruckdeschel S. 194.

Diese letztere Bestimmung erscheint überflüssig, weil sie sich nach Art. 430 aus der ersteren Vereinbarung als gesetzliche Folge von selbst ergiebt, mithin eines besonderen Ausdrucks im Reglement nicht bedurft hätte. Im Uebrigen schließt sich § 65 Alin. 1 nach Inhalt und Wortlaut so eng an Art. 430 H.-G.-B. an, daß es genügt, auf die Bemerkungen zu demselben in der vorangehenden Anm. 307 S. 459 zu verweisen.

§ 65 Alin. 2 schließt jedoch die gemäß Art. 430 H.-G.-B. in § 65 Alin. 1 getroffene Vereinbarung für einen Spezialfall aus: nämlich wenn der Schlußtheil der Transports (von der letzten anschließenden Eisenbahnstation bis zum Ablieferungsort) durch von der Eisenbahnverwaltung eingerichtete Rollfuhren bewirkt wird. Alin. 2 des § 65 bestimmt:

> „In Ansehung der von der Eisenbahnverwaltung eingerichteten Rollfuhren nach seitwärts belegenen Orten (cfr. § 59) besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auch für den Transport bis zu dem Bestimmungsort des Guts.“

Es sind hier — wie die Bezugnahme auf § 59 ergiebt — die im § 59 Alin. 5 bezeichneten Rollfuhrunternehmer gemeint, welche von den Eisenbahnverwaltungen zum Abfahren der Güter nach seitwärts belegenen Ortschaften bestellt werden. (Vgl. Bd. II. S. 131, 165—170.) Wenngleich selbstständige Frachtführer, werden sie doch durch diese bahnamtliche Bestellung als Organe der Eisenbahnverwaltung und den Leuten derselben gleichgestellt erachtet (§ 63 Betr.-Regl.) derartig, daß die Fortsetzung des Transports durch die bahnamtlich bestellten Roll-

fuhrunternehmer gewissermaßen als ein integrirender Theil des eigentlichen Eisenbahntransports gilt (Ruckdeschel S. 195). Die Eisenbahn verpflichtet sich, indem sie ihren Rollführern den Transport überträgt, denselben selbst als Frachtführer zu Ende zu führen und demgemäß auch die Haftpflicht als Frachtführer bis zum Ablieferungsort zu tragen. Thöl S. 235 meint, diese im Hinblick auf § 65 Alin. 1 ausnahmsweise Vereinbarung der Haftpflicht liege kraft der Bezugnahme auf das Reglement immer vor für den Fall, daß der Eisenbahnunternehmer Rollfuhren nach jenem abwärts gelegenen Ort, welcher als Bestimmungsort im Frachtbrief bezeichnet ist, eingerichtet hat. Indeß genügt nicht die bloße „Einrichtung“ solcher Rollfuhren, sondern es muß noch die Ausführung des Transports mittelst derselben hinzutreten, um die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer zu begründen. Da, wo zwar bahnamtliche Rollfuhren eingerichtet sind, aber die Abfuhr mittelst derselben nicht obligatorisch gemacht ist (s. § 59 Alin. 7 Betr.-Regl.), wird trotz der Einrichtung solcher Rollfuhren § 65 Alin. 1 doch auf diejenigen Transporte Anwendung finden, für welche sich der Empfänger x. anderer als der bahnamtlichen Rollfuhren bedient.

309) § 61 Alin. 2 und 3 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

In enger Verbindung mit § 65 des Eisenb.-Betr.-Regl. bezw. mit Art. 430 H.-G.-B. stehen die Alin. 2 und 3 des § 61 Eisenb.-Betr.-Regl., dessen übriger Theil bei Art. 407 (Bd. II. S. 437—453) bereits erläutert worden ist.

Alinea 2 des § 61 bestimmt im Anschluß an § 65 Alin. 1, daß die Eisenbahn berechtigt ist, Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Versenders weiter befördern zu lassen, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der Güter vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist, und daß dasselbe von Gütern gilt, deren Bestimmungsort eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation ist.

Diese Vorschrift ergiebt sich, soweit sie sich auf durchgehende Frachtbriefe bezieht, aus der Bestimmung des § 65 von selbst. Denn, wenn nach letzterem der Eisenbahn für den Schlußtheil des Transports die Verpflichtungen eines Spediteurs obliegen (s. S. 461), so folgt daraus auch ihre Berechtigung, in geeigneter Weise, also mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit, die Fortsetzung des Transports bis zum Bestimmungsort herbeizuführen. In diesem Falle können auch die Worte „auf Gefahr und Kosten des Versenders“ nur so verstanden werden, daß die Eisenbahn immerhin die Pflichten eines Spediteurs gemäß Art. 380 f. H.-G.-B. zu tragen hat (vgl. Thöl III. § 67 S. 138, 139).

Wie aber die Stellung der in Rede stehenden Bestimmung in dem „von dem Verfahren bei Ablieferungshindernissen“ handelnden § 61 Betr.-Regl. zur Genüge andeutet, betrifft dieselbe auch zugleich den Fall, wo der Frachtbrief nicht ein bis zum designirten Bestimmungsort durchgehender ist, sondern als Ablieferungsort die letzte für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation bezeichnet und die Angabe eines anderen abseits davon gelegenen Bestimmungsorts nur nebenbei und aus anderen Gründen enthält (d. i. der Fall des Art. 431), der Frachtvertrag also an jenem ersteren Orte sein Ende erreicht. Alsdann hat die Eisenbahn nicht die Verpflichtung, für den weiteren Transport bis zum designirten Bestimmungs-

ort zu sorgen, auch nicht einmal als Spediteur, und sie kann sich demgemäß — ohne Verstoß gegen Art. 423, 430 H.-G.-B. — das Recht ausbedingen, das Gut — statt dasselbe zu verwahren oder Dritten zur Verwahrung zu übergeben (s. Bd. II. S. 153, 442) — mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem fraglichen Bestimmungsorte weiterbefördern zu lassen, ohne ein weiteres Risiko zu übernehmen, als das allgemein aus Art. 282 H.-G.-B. folgende. In diesem zweiten Falle haben hiernach die Worte „auf Gefahr und Kosten des Versenders" eine andere Bedeutung, wie im ersteren Falle, nämlich: daß die Eisenbahn für den Weitertransport weder die Haftpflicht eines Frachtführers, noch auch nur die eines Spediteurs übernimmt, vielmehr — abgesehen von der nach Art. 282 H.-G.-B. zu prästirenden Sorgfalt — das Risiko gänzlich dem Versender überläßt. Die Worte:

> „wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der Güter vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist"

sind dahin zu verstehen, daß auf solche Verfügungen nicht länger, als bis zum Ablauf der reglements- bezw. tarifmäßigen Abholungsfrist (Bd. II. S. 180 ff.) gewartet zu werden braucht.

Alinea 3 bestimmt, daß — für beide vorerwähnte Fälle — die ausbedungene Haftbefreiung nicht Anwendung findet, soweit die Verwaltung Rollfuhrunternehmer zur Beförderung der Güter nach seitwärts belegenen Orten bestellt hat. Alsdann haftet die Eisenbahn für den Weitertransport bis zur Ablieferung als Frachtführer nach Maßgabe des § 65 Alin. 2 (Anm. 308 S. 461).

Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel 431.

Ist von dem Absender auf dem Frachtbrief bestimmt, daß das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Ort abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbrief ein anderweitiger Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem an der Bahn liegenden Ort übernommen, und die Bahn ist nur bis zur Ablieferung an diesem Ort verantwortlich.

Zusatz 1.

Eisenbahn-Betriebs-Reglement:

(Deutsches Regl. vom 11. Mai 1874, Oesterr. Ungar. Regl. vom 10. Juni 1874, Vereins-Regl. vom 1. Juni 1876 bezw. 1. Januar 1881 gleichlautend):

§ 66.

Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte.

Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, daß das Gut an einem an einer Eisenbahn, für welche dies Reglement gilt, liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

Gesetzesmaterialien: Preuß. Entw. fehlt. Motive des Preuß. Entw. fehlen. I. Lesg. Prot. S. 627 bis 830. Entw. I. Lesg. Art. 339. II. Lesg. Prot. S. 1230—1232. Entw. II. Lesg. Art. 376. Monita Nr. 450 (Art. 397). Zusammenstellung der Erinner. S. 73. III. Lesg. Prot. S. 4702 (Art. 402), 50?? bis 5037, 5124.

Literatur: Allgemeine Uebersicht: Goldschmidt, Handb. des H.-R. I. Aufl. I., 1. §§ 31. 32 f. S. 194 f. I., 2. § 75 S. 733 f. (2. Aufl. § 23a.). Busch, Arch. Bd. 7 S 461 f. v. Rönne, Erg. II. S. 403 f. Voigtel, Literatur-Uebersicht (Berlin 1876) Nr. 1—5 S. 102—109, 113, 114. Endemann, H.-R. § 10 S. 44 f. Behrend, H.-R. § 14. Thöl, H.-R. III. S. 1 u 7. Vgl. ferner die zum Art. 395 Bd. I. S. 191 und Art. 401 Bd. II. S. 2 angef. Literatur und im Einzelnen: Anschütz und v. Völderndorff III. S. 480. Endemannn S. 762. v. Hahn II. S. 553. Keyßner

S. 493. C. F. Koch S. 437. Kowalzig S. 454. Makower Anm. z. Art. 431. Puchelt II. S. 445, 446. Wengler S. 418. v. Krämel S. 613, 614. Gareis S. 373. Thöl § 116 S. 235 bis 237. Scheffer u. Groß S. 460. Brix S. 425. W. Koch, Eisenb.-Transp.-R. S. 137. Hillig S. 71, 72. Ruckdeschel S. 195. Epstein S. 106. Wehrmann S. 185.

Entscheidungen: s. die zum Art. 395 und Art. 401 angeführte Rechtsprechung Bd. I. S. 192 und Bd. II. S. 2.

310) Prinzip und Entstehung des Art. 431.

Der Schlußartikel dieses Abschnittes enthält nicht sowohl eine Ausnahmebestimmung zu dem Vertragsverbote des Art. 423 H.-G.-B., als vielmehr einen auslegenden, interpretativen Rechtssatz, dessen Inhalt an sich selbstverständlich ist und nur den Zweck hat, die Möglichkeit etwaiger Zweifel und Bedenken zu beseitigen (v. Hahn II. S. 553, Thöl III. § 116 S. 235, v. Krämel S. 614, Brix S. 425).

Gesetzlich und der Natur der Sache nach kann im Frachtvertrage nur der Transport nach einem Ablieferungs- oder Bestimmungsort vereinbart sein, welcher den Endpunkt des übernommenen Transports und aller daraus für den Frachtführer folgenden Pflichten bildet, mithin auch der Frachtbrief als Beweisurkunde über den Frachtvertrag nur eine bezügliche Ortsangabe enthalten (s. Art. 392 Nr. 5 Bd. I. Anm. 16 S. 88). Wäre dies nicht der Fall, so würde ein wesentliches Erforderniß des Transportvertrages, die Transportstrecke, in sich unbestimmt, und demgemäß der Vertrag nicht gültig sein. Dennoch kommt es im Verkehre häufig vor, daß neben dieser, einen wesentlichen Bestandtheil des Frachtbriefes bildenden Angabe des Ablieferungs- oder Bestimmungsortes noch weitere Ortsbezeichnungen im Frachtbriefe enthalten sind, welche anderen Zwecken, als der Fixirung der Transportstrecke, dienen, z. B. nur nebenbei andeuten sollen, wo der — nicht am Ablieferungsorte befindliche — Destinatär wohnt oder wohin das Gut nach geschehener Ablieferung seiner künftigen Bestimmung gemäß vom Empfänger gebracht werden soll, mithin Ortsbezeichnungen, welche für die Ausführung des Frachtvertrages ohne rechtliche Bedeutung sind, und nicht sowohl für den Frachtführer, als für den künftigen Empfänger des Gutes von Interesse und zur Direktive bestimmt sind. Nach Art. 395 bezw. Art. 401 kann es nun keinem gegründeten Zweifel unterliegen, daß in solchen Fällen der Frachtvertrag und die Haftpflicht des Frachtführers und also auch der Eisenbahnen an dem im Frachtbriefe designirten Bestimmungsorte endet und alle anderen darin enthaltenen Ortsbezeichnungen für jenes Rechtsverhältniß nicht maßgebend sind. Es ist daher auch in den Erinnerungen zur III. Lesung des H.-G.-B. der vorliegende Interpretationssatz nicht vorgeschlagen, vielmehr in den Berathungen ausdrücklich hervorgehoben worden:

„Es verstehe sich von selbst, daß es darauf ankomme, welcher Ort in jedem einzelnen Fall als Bestimmungsort anzusehen, bezw. bis wohin der Transportvertrag geschlossen sei, ob also z. B. wirklich der von der Bahn abliegende Ort, weil die Fracht bis dahin berechnet worden u. dgl., als Bestimmungsort angesehen werden müsse, oder ob Grund vorhanden sei, anzunehmen, daß der Transportvertrag nur bis zu einer gewissen Eisenbahnstation geschlossen sei, der Angabe eines weiteren Ortes somit nur die Bedeutung einer Adresse zukomme (z. B. wenn der Frachtbrief dahin laute, daß das Gut an eine bestimmte Station „Bahnhof restant" befördert werden solle, und auch nur bis dahin die Fracht berechnet sei).

Es könne nicht zweifelhaft sein, daß in Fällen der letzteren Art Abs. 2 überhaupt keine Anwendung leide und die Eisenbahn über jenen Ort hinaus nicht einmal die Obliegenheiten eines Spediteurs, also nicht für Transportmittel zu sorgen habe u. dgl." (Prot. S. 5033).

Wenngleich aber hiernach diese Konsequenz aus den vorangehenden Rechtssätzen als selbstverständlich und nicht zweifelhaft bezeichnet wurde, hielt es die Redaktionskommission — ohne daß ein bezüglicher Beschluß gefaßt worden — doch für erforderlich, einen entsprechenden Interpretationssatz in das Gesetz aufzunehmen, und so wurde bei der endgültigen Redigirung des vorliegenden Abschnittes die Bestimmung des Art. 431 eingefügt und ohne Beanstandung angenommen, wonach, wenn vom Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt ist, daß das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Ort abgegeben werden oder liegen bleiben soll, der Transport, ungeachtet im Frachtbrief ein anderweitiger Bestimmungsort angegeben ist, als nur bis zu jenem an der Bahn liegenden Ort übernommen gilt und die Bahn nur bis zur Ablieferung an diesem Ort verantwortlich ist.

311) **„Ist von dem Absender auf dem Frachtbrief bestimmt, daß das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Ort abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbrief ein anderweitiger Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem an der Bahn liegenden Ort übernommen und die Bahn ist nur bis zur Ablieferung an diesem Ort verantwortlich."**

Art. 431 enthält in Auslegung der Art. 395 und 401 H.-G.-B. den interpretativen Rechtssatz, daß, wenn der Frachtbrief zwei Ortsbezeichnungen angiebt, nämlich einerseits einen an der Eisenbahn liegenden Ort, wo das Gut abgegeben werden oder liegen bleiben soll, andererseits noch einen anderweitigen Bestimmungsort, der Transport — ungeachtet dieser letzteren Angabe — als nur bis zu jenem an der Bahn liegenden Ort übernommen gilt und die Bahn nur bis zur Ablieferung an diesem Ort verantwortlich ist.

In das Eisenbahn-Betriebsreglement (§ 66) ist dieser Rechtssatz noch besonders aufgenommen (vgl. Anm. 312 S. 468) und damit die gesetzliche Bestimmung noch zu einer ausdrücklich vereinbarten gemacht (s. Thöl, H.-R. III. § 116 S. 235 f.).

Der gesetzgeberische Grund für die Aufnahme dieser gesetzlichen Bestimmung in den vorliegenden Abschnitt ist bereits in der vorangehenden Anm. 310 S. 465 Gegenstand der Erörterung gewesen. Es soll der mögliche Zweifel über die Tragweite der Haftpflicht beseitigt werden, wenn vom Absender zwei Bestimmungsorte im Frachtbriefe angegeben sind, nämlich:

1. vom Absender bestimmt ist, daß das Gut an einem an der Eisenbahn liegenden Ort abgegeben werden oder liegen bleiben soll, und überdies
2. im Frachtbrief ein anderweitiger Bestimmungsort angegeben ist.

Begrifflich und nach dem Wesen des Frachtvertrages kann nur der erste dieser beiden Orte, d. h. der, wo das Gut abgegeben oder liegen bleiben soll, der Ablieferungsort oder im Sinne des Frachtrechts der Bestimmungsort sein (s. Art. 392 Nr. 5). Denn, wo das Gut abgegeben, i. e. abgeliefert oder — bei Bahnhof restant-Sendungen — „liegen bleiben", i. e. die Abholung erwarten soll,

Ruckdeschel S. 195, C. F. Koch S. 437 Anm. 87, Puchelt II. S. 445, Thöl III. S. 236.

da ist eben der Ablieferungs- oder Bestimmungsort. Wenn daher Art. 431 noch von einem „anderweitigen Bestimmungsorte" spricht, der im Frachtbriefe angegeben ist, so ist dieser Ausdruck streng genommen ein unzutreffender, unjuristischer. Es können wohl — aus irgend welchen Gründen des geschäftlichen Verkehrs — neben dem eigentlichen Ablieferungs- und Bestimmungsort des Gutes noch andere Orte im Frachtbriefe angegeben sein; aber diese Orte sind nicht Bestimmungsorte im Sinne des Frachtvertrages, sie dienen anderen, mit dem Begriffe des Bestimmungsortes — diesen als Endpunkt des vertragsmäßigen Transports gedacht — nicht zusammenhängenden Zwecken. Diese weiteren Ortsangaben sollen lediglich auf die künftige, nach Beendigung des vertragsmäßigen Transports eintretende oder beabsichtigte Bestimmung des Guts hinweisen und nur in dieser übertragenen Bedeutung ist hier von einem „anderweitigen Bestimmungsorte" in ein und demselben Frachtbriefe die Rede.

Scheiden hiernach hinsichtlich des Frachtvertrages jene anderweitigen Ortsangaben aus und kann als vertragsmäßiger Bestimmungsort allein derjenige angesehen werden, wo das Gut nach Inhalt des Frachtbriefes abgegeben oder behufs Abholung ꝛc. liegen bleiben soll, so ergiebt sich, da nach Art. 395, 401 der Frachtführer nur bis zur Ablieferung am Bestimmungsorte haftet, daraus folgerichtig, daß seine Haftpflicht mit der Ablieferung ꝛc. an dem bezeichneten Bestimmungsorte ihr Ende erreicht. Diese selbstverständliche, den Art. 395, 401 durchaus entsprechende Folge (s. v. Kräwel S. 614 Nr. 1, Hittig S. 71, 72) hat im Art. 431 in dem Nachsatze zur Vermeidung aller Zweifel positiven Ausdruck gefunden:

> „so gilt — ungeachtet ein anderweitiger Bestimmungsort angegeben ist — der Transport als nur bis zu jenem an der Bahn liegenden Ort übernommen und die Bahn ist nur bis zur Ablieferung an diesem Ort verantwortlich".

„Verantwortlich" ist hier identisch mit haftpflichtig gebraucht. Es soll damit — wie Thöl a. a. O. S. 236 erläutert — gesagt sein: „der Eisenbahnunternehmer hat nur für den Transport bis zu jenem Ort hin, also nur für den Transport vermittelst der Eisenbahn und für die Ablieferung an jenem Ort, die Haftpflicht des Frachtführers. Gleichgültig soll für diese sein die Bestimmung des anderen Ortes, gleichviel welches diese sein möge, richtiger wohl die Erwähnung des anderen Ortes, gleichviel welche Bedeutung diese haben möge". Die Eisenbahn ist mithin jeder weiteren Haftpflicht als Frachtführer über diesen Ort hinaus enthoben. Ebensowenig liegt ihr eine Verpflichtung ob, für den weiteren Transport vom Abgabe- oder Abholungsort bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen „anderweitigen Bestimmungsort" Sorge zu tragen. Denn einen solchen Transport hat sie nicht übernommen.

s. v. Kräwel S. 614, Brix S. 425, Thöl III. S. 236, 237.

Der Unterschied zwischen Art. 430 und Art. 431 besteht darin, daß dort die Uebernahme eines bis zu dem abseits von der Eisenbahn gelegenen Bestimmungsort durchgehenden Transports gedacht ist, während es sich hier um einen Transport handelt, der nur bis zur letzten im Frachtbriefe bezeichneten Eisenbahnstation übernommen ist, so daß die überdies erfolgte Angabe eines anderweitigen, nicht an

30*

der Eisenbahn gelegenen Ortes außerhalb des übernommenen Transportes steht und denselben nicht tangirt. „Die Eisenbahn haftet — wie Ruckdeschel S. 195 zutreffend bemerkt — von dem Zeitpunkt an, wo das Gut unter Einhaltung der reglementmäßigen Lieferfrist unversehrt auf der Abgabe- oder Restantestation zur Disposition und Abgabe bereit gestellt ist, weder aus dem Frachtvertrage, noch als Spediteur, sondern nur wegen allenfallsiger Vernachlässigung der custodia. Der Absender muß es dann in dem Güterschuppen abholen, bezw. für dessen Abholung oder Weiterbeförderung selbst sorgen. Die Bahnverwaltung ist an sich nicht einmal zur Avisirung solcher Güter verpflichtet (falls nicht eine Avisadresse am Ablieferungsorte angegeben oder die Avisirung besonders vereinbart ist), noch weniger zur Ermittelung des Empfängers.“ (s. auch Thöl III. S. 236, Wehrmann S. 185).

312) **§ 66 Eisenbahn-Betriebs-Reglement.**

§ 66 des Eisenbahn-Betriebsreglements enthält in Form einer reglementarischen Vorschrift mit unwesentlichen Modifikationen eine wörtliche Wiederholung des Art. 431 H.-G.-B., so daß die Gesetzesbestimmung überdies noch reglementarisch vereinbart ist. Es ist hiernach lediglich auf die vorangehenden Erläuterungen zum Art. 431 (Anm. 310 u. 311 S. 465 f.) Bezug zu nehmen.

Vgl. Ruckdeschel S. 195, Puchelt II. S. 445, 446.

Sachregister.

(Die römische Ziffer bedeutet den Band, die arabische Ziffer die Seite).

A.

C.

F.

H.

J.

K.

L.

M.

V.

W.

Verzeichniß
der
erläuterten Bestimmungen des Deutschen Handelsgesetzbuchs und des Eisenbahn-Betriebs-Reglements.

I.
Deutsches Handelsgesetzbuch.

Artikel.	Text.	Erläuterungen.	Artikel.	Text.	Erläuterungen.
Art. 390	I. 1	2—38	Art. 411	II. 595	595—610
= 391	I. 39	40—60	= 412	II. 611	611—656
= 392	I. 73	80—94	= 413	III. 1	2—28
= 393	I. 123	125—135	= 414	III. 29	30—52
= 394	I. 142	146—168	= 415	III. 53	54—72
= 395	I. 190	192—269	= 416	III. 73	73—86
= 396	I. 277	279—327	= 417	III. 87	87—94
= 397	I. 328	329—350	= 418	III. 95	95—106
= 398	I. 352	352—361	= 419	III. 107	107—113
= 399	I. 362	362—269	= 420	III. 114	114—122
= 400	I. 369	369—391	= 421	III. 123	124—137
= 401	II. 1	2—58	= 422	III. 151	161—183
= 402	II. 59	62—116	= 423	III. 202	203—214
= 403	II. 131	135—159	= 424	III. 215	219—260
= 404	II. 220	220—240	= 425	III. 269	290—306
= 405	II. 241	242—294	= 426	III. 344	345—359
= 406	II. 295	301—335	= 427	III. 363	370—402
= 407	II. 390	392—437	= 428	III. 420	421—429
= 408	II. 464	466—514	= 429	III. 430	436—447
= 409	II. 526	527—569	= 430	III. 453	454—461
= 410	II. 570	571—594	= 431	III. 464	465—468

II.
Eisenbahn-Betriebs-Reglement.

Paragraphen.	Text.	Erläuterungen.	Paragraphen.	Text.	Erläuterungen.
§ 1	III. 153	183—184	§ 4	III. 154	183—184
§ 2	III. 153	183—184	§ 5	III. 154	183—184
§ 3	III. 153	183—184	§ 6	III. 154	184

Paragraphen.	Text.	Erläuterungen.
§ 7	III. 269	306—309
§ 8	III. 269	309—310
§ 9	III. 270	310—312
§ 10	III. 270—271	312—313
§ 11	III. 271	313—314
§ 12	III. 271	314
§ 13	III. 271—272	314—315
§ 14	III. 272	315—316
§ 15	III. 272	316
§ 16	III. 272—273	317
§ 17	III. 273	317—318
§ 18	III. 273	318
§ 19	III. 273—274	318
§ 20	III. 274	319
§ 21	III. 274—275	319—321
§ 22	III. 275	321—322
§ 23	III. 275	322—323
§ 24	III. 276	323
§ 25	III. 276	324—325
§ 26	III. 276	325—326
§ 27	III. 276—277	326—327
§ 28	III. 277	327—329
§ 29	III. 277—278	329—330, 406—407
§ 30	III. 278	330—331
§ 31	III. 279	331, 415—417
§ 32	III. 279	331—332
§ 33	III. 280	332—334
§ 34	III. 280—281	334—335
§ 35	III. 281	335—336
§ 36	III. 281	336—337
§ 37	III. 281	337
§ 38	III. 281—282	337, 268, 407—410
§ 39	III. 282—283	338, 417—418
§ 40	III. 283	338—340
§ 41	III. 283	340—341
§ 42	III. 283—284	341
§ 43	III. 284	341—342
§ 44	III. 284—286	342, 266, 410—411
§ 45	III. 286	342—343, 418—419

Paragraphen.	Text.	Erläuterungen.
§ 46	III. 154	184—186
§ 47	III. 154—155	186—189
§ 48	III. 156—157	189—195
§ 49	I. 39	61—71
§ 50	I. 73—76	94—121
§ 51	I. 123—124	135—141
§ 52	II. 295—296	335—358
§ 53	II. 296	359—367
§ 54	II. 296—297	367—376
§ 55	III. 157	195—197
§ 56		
Al. 1—3	II. 133	192—197
Al. 4, 5	I. 76	118
Al 6, 7	III. 158	197
Al. 8, 9	II. 133	197—198
§ 57	I. 143—144	168—183
§ 58	I. 144	183—187
§ 59		
Al. 1 S. 1	II. 131	159—160
Al. 1 S. 2, 3 }	II. 59	116—124
Al. 2, 3 }		
Al. 4—13	II. 131—133	160—192
§ 60	II. 133—134	198—217
§ 61		
Al. 1	II. 391	437—446
Al. 2, 3	III. 454	462—463
Al. 4—6	II. 391	447—453
§ 62	III. 430—431	447—448
§ 63	I. 369	391
§ 64		
Al. 1—4		
S. 1	I. 190	269—277
Al. 4 S. 2, 3		
Al. 5	II. 465	514—522
Al. 6—12	II. 391	455—463
§ 65	III. 453	461—462
§ 66	III. 464	468
§ 67		
Nr. 1—7	III. 216—217	260—266
Nr. 8	III. 344—345	359—362
§ 68	III. 363—364	402—405
§ 69		
Al. 1	I. 328	350—351
Al. 2	II. 465	522—525
§ 70	III. 366—367	411—415

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

